A Gustave Brechard
Hommage de son bien
dévoué ami
Ph. Barrey
27/1/18

150 F
F
11

Le Havre-Maritime

du XVI^e^ au XVIII^e^ siècle

Le Havre-Maritime

du XVI^e^ au XVIII^e^ siècle

par

Ph. BARREY
Archiviste de la Ville du Havre
Correspondant du Ministère de l'Instruction publique
Lauréat de l'Institut

Extrait des *Mémoires et Documents pour servir à l'histoire du Commerce et de l'Industrie en France* (5^e^ Série)
publiés sous la Direction de JULIEN HAYEM

Avec Préface de M. RAPHAEL-GEORGES LÉVY
Membre de l'Institut

PARIS
LIBRAIRIE HACHETTE & C^ie^
79, Boulevard Saint-Germain, 79
—
1917

HF
3555
B37

LIBRARY
1968
UNIVERSITY OF TORONTO

PRÉFACE

Je suis heureux de recommander aux lecteurs les cinq volumes de: *Mémoires et Documents pour servir à l'histoire du Commerce et de l'Industrie en France* publiés sous la direction de Julien Hayem et dont j'ai présenté les quatre premiers à l'Académie des sciences morales et politiques dans la séance du 27 janvier 1917. Cet infatigable travailleur, disais-je, a eu l'excellente idée de demander à nos archives les secrets de bien des évolutions économiques dont on est souvent surpris de constater les ressemblances avec les phénomènes contemporains. Il y a découvert de nombreux matériaux qui serviront à construire un véritable édifice.

« Voici par exemple un mémoire sur la fabrication des draps en Languedoc, où elle constituait, à la fin du XVII[e] siècle, la moitié des ressources de la province ; 30.000 ouvriers travaillaient dans les manufactures de cet ordre. Les réglementations qui se succèdent ne rendent pas l'industrie plus prospère. En 1779, des lettres patentes du Roi accordent aux fabricants le droit de donner à leurs étoffes la contexture et les dimensions qui leur conviendraient. Un vent de liberté commence à souffler.

« Des notes sur l'industrie en Bas Limousin, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, nous rappellent l'administration de Turgot. On voit celui-ci favoriser l'établissement d'une fabrique d'étoffe par l'Anglais Lecler.

« Au chapitre suivant, nous sommes en présence de grèves. Déjà au XVI^e siècle, les typographes suspendent le travail à Paris et à Lyon. Au XVIII^e siècle, dans cette dernière ville, l'intendant se plaint que les ouvriers oppriment leurs patrons. Les grévistes, d'autre part, trouvent des adversaires redoutables dans les Chambres de Commerce, fortement organisées et qui défendaient les intérêts des marchands contre ceux des artisans. Nous assistons à la répression sévère d'une grève qui avait éclaté chez les van Robais, directeurs d'une importante manufacture de draps à Abbeville et que termine un arrêt rendu en Conseil d'Etat le 20 juillet 1717. Trois ans plus tard, à la manufacture royale de Sedan, une grève amène une ordonnance du lieutenant de police enregistrée par le Conseil du Roi et qui met brutalement fin aux velléités de résistance des ouvriers.

« Deux corporations, remuantes entre toutes, sont celles des papetiers et des imprimeurs. Un arrêt du Conseil d'Etat, de 1723, défend aux compagnons imprimeurs de « s'assembler ». A maintes reprises, les papeteries du Dauphiné, de l'Auvergne, sont le théâtre de véritables émeutes. A mesure qu'on avance dans le XVIII^e siècle et qu'on approche de la Révolution, les luttes entre employeurs et employés deviennent plus fréquentes : les ouvriers réclament la réduction des heures de travail, l'augmentation des salaires.

« Nous arrivons au XIX^e siècle. Un règlement d'atelier de 1809 nous reporte à une époque où l'on imposait aux travailleurs des conditions qui leur sembleraient

inacceptables aujourd'hui. Un certain article 8 faisait subir à celui qui ne se mettait pas à sa tâche à l'heure précise la perte d'un quart de journée.

« Dans un autre chapitre, J. Hayem étudie la navigation et le commerce français dans la Méditerranée durant la seconde moitié du XVII[e] siècle. La correspondance entre Colbert, les échevins et députés du commerce de Marseille, est du plus haut intérêt. Les négociants et armateurs souffraient constamment de la piraterie des Barbaresques. D'autre part, les charges pécuniaires étaient lourdes. Les innombrables potentats qui tyrannisaient les Comptoirs du Levant, multipliaient les avanies, c'est-à-dire les taxes arbitraires. Les Marseillais se plaignent de ne pas pouvoir compter sur l'appui de notre diplomatie. Il ne faudrait pas toutefois tirer de ces doléances une conclusion trop hâtive. Nous avons présent à la mémoire un beau livre d'Albert Vandal sur la mission du marquis de Villeneuve à Constantinople dans lequel il montre que, déjà alors, notre diplomatie se préoccupait de nos relations commerciales et de nos échanges avec l'extérieur.

« A côté de monographies relatives à certaines industries qui jouaient un grand rôle dans l'ancienne France, nous trouvons des notes précieuses sur les relations commerciales entre notre pays et les Etats-Unis de 1789 à 1815. On sourit en voyant les totaux auxquels se bornait alors un commerce qui se chiffre aujourd'hui par milliards.

« La seconde moitié du troisième volume est remplie par l'histoire fort curieuse des mesures prises autrefois pour lutter contre le feu dans les halles et marchés, aux foires, telles que celles de Saint-Germain-des-Prés, de Saint-Laurent, de Saint-Denis et du Lendit, qui sont

restées célèbres. L'étude se termine par un hommage rendu aux pompiers parisiens qui, à travers les siècles, continuent les traditions de dévouement de leurs ancêtres.

« Le quatrième volume contient une monographie de la Manufacture d'Armes que la Convention installa à Tulle, à côté de celle qui existait depuis longtemps. Alors comme aujourd'hui le souci de la Défense nationale imposait l'organisation rapide de centres de fabrication. Les conséquences du blocus continental dans la même région de la Corrèze, en 1812, ont fait l'objet d'une étude, qui nous montre les efforts du Gouvernement pour encourager la création de certaines industries nationales.

« Un atelier de charité avait été organisé, sous Louis XIV, à l'hôpital général de la manufacture à Bordeaux. Il est intéressant de comparer une organisation du XVII^e^ siècle avec celles du même genre que nous voyons se multiplier autour de nous. Les mesures prises à cet égard sous l'ancienne monarchie rappellent, par certains points, l'antique législation anglaise sur les pauvres qui, aujourd'hui encore, joue un grand rôle dans la vie municipale du Royaume-Uni. Après avoir assisté à la fondation de l'hôpital, nous apprenons au moyen de quelles ressources il vivait, comment il était administré, comment les indigents y étaient admis, quelles catégories spéciales de pensionnaires il pouvait recevoir, comment le travail y était organisé.

« Des documents inédits sur le compagnonnage du XVIII^e^ siècle nous décrivent les troubles de plus en plus graves que causaient à Marseille les garçons du devoir et les gavots, et les luttes fratricides qui divisaient les compagnons entre eux.

« Les relations commerciales de Bordeaux avec les villes hanséatiques étaient très actives aux XVII^e^ et XVIII^e^ siècle : l'exportation des vins et l'importation des bois étaient considérables. Une curieuse étude sur les apothicaires privilégiés de Paris sous l'ancien régime clôt le quatrième volume. »

Le cinquième volume est consacré à la navigation française et plus particulièrement au port du Havre qui a joué un si grand rôle dans notre histoire maritime depuis le XVI^e^ siècle. Le premier chapitre expose les relations de la Normandie et du Maroc, qui existaient déjà il y a quatre siècles. Il semble que les vaillants navigateurs d'alors aient eu le pressentiment de l'importance que devait prendre un jour, pour notre pays, l'Afrique occidentale. Le chapitre suivant retrace l'histoire des relations transatlantiques du Havre de 1571 à 1610, écrite d'après les minutes des notaires et des registres, appelés registres de manufactures, contenant des collections d'actes sous seing privé. Les nombreuses chartes-parties pour les pays d'outre-mer qui s'y trouvent consacrées nous renseignent de la façon la plus précise sur le commerce qui se faisait avec ces régions. Mais ce n'était pas un négoce pacifique qui seul occupait les hardis marins normands. Ils avaient sans cesse à batailler contre les ennemis du royaume et aussi contre les habitants des terres lointaines où se faisaient leurs excursions. Il n'est guère d'îles ou de côtes des continents extra-européens où les vaisseaux havrais n'aient paru en des siècles où l'on s'imagine volontiers que la vie nationale était confinée à l'intérieur de nos frontières.

Le dernier chapitre qui traite des rapports du Havre avec les Antilles sous l'Ancien Régime et de la question coloniale au début de la Révolution, n'est pas le

moins curieux de l'ouvrage. L'attrait que les Antilles exerçaient sur les Normands est indiqué par le fait qu'à cette époque plus de la moitié des Havrais qui partaient du Havre pour l'Amérique, s'y dirigeaient. Le récit des luttes passionnées qui amenèrent la suppression de l'esclavage termine ce volume, dans lequel les générations nouvelles puiseront un regain d'énergie en relisant les récits captivants des exploits de leurs ancêtres sur toutes les mers du globe.

Je me suis borné à donner une idée sommaire de quelques-uns des travaux qui ont été publiés sous la direction de Julien Hayem. J'en ai dit assez, pour en montrer la variété et l'intérêt. Cette collection rendra de grands services aux érudits qui, s'occupant des questions économiques, sont soucieux de rattacher les études du présent à celles du passé. Nous devons exprimer notre reconnaissance à celui qui en a eu l'idée, et souhaiter qu'il continue et développe une œuvre dont la place est d'ores et déjà assurée parmi les publications scientifiques auxquelles l'Académie des sciences morales et politiques accorde une attention particulière et dans lesquelles les savants qui s'occupent de questions historiques sont assurés de trouver une mine précieuse de renseignements et des éléments de travail de la plus haute valeur.

Une fois de plus, Julien Hayem aura bien mérité de la science française.

Raphael-Georges Lévy.
Membre de l'Institut.

AVANT-PROPOS

A l'heure où il importe de reconstituer notre marine marchande, de transformer et de développer notre flotte en vue des affaires d'exportation et de la conquête de nouveaux marchés, il nous a paru opportun de mettre en pleine lumière les entreprises de certains navigateurs normands des XVI^e^ et XVII^e^ siècles. Nous nous sommes adressé, pour remplir notre dessein, à un archiviste aussi laborieux qu'érudit, à un écrivain dont l'élévation de vues n'a d'égale que la conscience, à M. Ph. Barrey. Par ses savantes études, notre collaborateur et ami mérite d'être appelé l'Historien du Havre maritime. Pourquoi, dans nos autres grands ports de mer, ne se trouverait-il pas d'autres archivistes ou d'autres travailleurs, désireux, à l'instar de Ph. Barrey, de nous rappeler les tentatives patriotiques de nos vaillants navigateurs, les campagnes d'outre-mer encouragées si souvent par nos rois qui, bien avant « le Kaiser-Imperator », songeant à sa « Deutschland uber alles », avaient compris que « pour la France, l'avenir est sur la mer ».

Pourquoi ne parlerait-on pas, à nos enfants, dès l'école, depuis les premiers cours jusqu'aux classes supérieures, de tous ces braves Français, connus ou trop longtemps demeurés obscurs, qui ont affronté tous les périls, exploré toutes les régions et porté la langue et le nom français sous toutes les latitudes, jusqu'aux extrémités du monde ancien et nouveau ?

Est-ce qu'aujourd'hui nous ne serions pas capables des mêmes efforts ? Est-ce que nos marins ne sont pas jaloux

de reprendre nos vieilles traditions et de promener, à travers les mers les plus lointaines, le pavillon national ?

Il me semble que le moment est venu pour nos hardis navigateurs d'imiter l'exemple de nos ancêtres de la Normandie, de la Bretagne, des Basses-Pyrénées, de reprendre leur course victorieuse sur tous les océans, et de faire flotter le drapeau français aux mâts des navires français, construits en France, transportant des marchandises françaises et dirigés par des marins français.

J.-H.

INTRODUCTION

> Le commerce, et particulièrement celui qui se fait par mer, est la source féconde qui apporte l'abondance dans les Etats et la répand sur les sujets à proportion de leur industrie et de leur commerce.
>
> Louis XIV, *Edit d'août* 1669.

Au cours des études qui forment cette cinquième série l'auteur s'est attaché à retracer, en détail pour les deux premières, dans ses grandes lignes pour la seconde, une partie du mouvement maritime du Havre de l'ancien régime. Il a été assez favorisé par les circonstances pour apporter, en utilisant de nombreux documents inédits, une contribution dont il ne lui appartient pas d'apprécier l'importance sur l'ampleur de la navigation d'autrefois.

Pour restreintes qu'elles puissent paraître au premier examen, puisqu'elles n'embrassent que les modalités de l'activité maritime d'un port pendant une fraction de son existence, ces études cependant ont une portée générale et intéressent le pays entier.

En dépit des entraves résultant des rivalités politiques et des hésitations gouvernementales, la navigation française, et particulièrement normande, apparaît florissante au XVI^e^ siècle : c'est qu'elle est fonction de la valeur de nos marins, de l'expérience et de la ténacité de nos marchands ; c'est que les uns et les autres, aussitôt connues les routes nouvelles, s'y sont lancés avec ardeur sans être embarrassés par le poids mort d'habitudes tyranniques ; c'est aussi que, bravant les interdictions royales et les menaces de nos concurrents, ils ont dans leurs entre-

prises l'irrésistible levier de la liberté et de l'émulation.

Peut-être aussi doit-on attribuer en partie la vigueur de cette expansion à l'intérêt qu'elle suscita bien au delà des provinces adonnées à cette forme de trafic. Il séduisit des hommes influents, qui sans cela fussent restés indifférents à toute notion maritime, et les amena à participer à cette poussée vers les contrées américaines et africaines, soit de leur argent soit même de leurs personnes. Il contribua à mieux faire apprécier le rôle immense dans l'économie de la prospérité nationale d'une marine puissante, sans laquelle, suivant l'expression de Richelieu, on ne peut profiter de la paix ni conduire la guerre.

Ce qui était vrai jadis se confirme aujourd'hui d'une façon plus accusée que jamais. La pénétration des intérêts internationaux, jointe au prodigieux accroissement des échanges, à la concurrence des peuples anciens stimulée par les ressources des pays neufs, rend indispensable le maintien d'une marine nombreuse, et cela sous peine de décadence. Tout arrêt de son activité est un indice d'affaiblissement pour la nation qui ne réagit pas à temps. La prééminence navale, avec tous les avantages qu'elle comporte, passe vite aux peuples mieux outillés et plus pénétrés des exigences de l'évolution économique.

Les événements qui se déroulent depuis trois ans en sont une démonstration lumineuse. Tandis que la France s'attardait en des méthodes désuètes, l'Allemagne s'orientait délibèrement vers la mer, jalouse de disputer à l'Angleterre son rang lucratif de transporteur universel. Son avenir était sur l'eau !

Rarement outre-Rhin parole fut plus en accord avec l'expérience de l'histoire, avec les nécessités vitales d'un pays en voie d'extension, avec les exigences de la lutte pour la domination mondiale. Et si le cours de la guerre paraît lui avoir donné un démenti, ce n'est qu'une apparence qui s'évanouit quand on l'examine d'un peu près.

Ce n'est en effet ni sur la Marne, ni à Verdun, ni ailleurs que l'impérialisme germanique a vu ses rêves

avorter. Si grand que soit le rayonnement de victoires où les qualités natives de la race se sont à nouveau affirmées avec éclat, elles n'ont été que la résultante d'un fait bien autrement considérable. Elles n'ont été des triomphes que parce que la flotte allemande, rejetée dans ses ports par l'armada anglaise, n'a pu accomplir la mission qui lui était impartie.

Qu'on s'imagine un instant la situation militaire française si les cuirassés de Wilhelmshaven et de Kiel avaient trouvé devant eux l'espace libre ; qu'on se représente aux premières heures des hostilités, et même avant, nos côtes insultées, nos entrepôts brûlés, la mobilisation troublée sur tout notre littoral, le transport de nos troupes africaines menacé par les cuirassés légers de l'ennemi, une partie de notre armée retenue loin de la frontière par la crainte d'un débarquement, plus tard nos escadres impuissantes à empêcher le blocus à distance de nos ports de l'Océan, et les conséquences de ce renoncement forcé à la maîtrise de la mer apparaîtront immédiatement avec tous leurs retentissements tragiques et irrémédiables. On se rappellera alors que le véritable vainqueur de Napoléon est bien plutôt Nelson que Wellington, que Waterloo a été l'effet dont Trafalgar était la cause.

Avec la méthode et la ténacité propres au tempérament germanique, l'Allemagne s'était attachée à étendre ses lignes de navigation ; grâce à une organisation bancaire modèle elle avait imprimé à son industrie une prodigieuse impulsion, lancé partout des agents intelligents et souples, recruté des clients innombrables, draîné une partie du commerce maritime, fait flotter son pavillon dans des parages où le nôtre n'apparaissait que de loin en loin.

« *Quos vult perdere Jupiter dementat...* » ! Heureusement pour l'indépendance économique de l'Europe, car qui peut prévoir ce que l'Allemagne serait devenue avec le temps, à quel degré d'influence et de richesse l'aurait portée cette ascension continue vers la civilisation matérielle de demain?

Est-ce téméraire d'exprimer le souhait que cette sévère leçon ne soit pas perdue pour nous ; est-ce chimérique d'espérer que nous renoncerons définitivement à des procédés surannés, à une routine conservatrice, à des conceptions administratives injustifiables qui ne peuvent être qu'infiniment préjudiciables à la grandeur et à l'avenir de la France?

Certes, c'est avec raison que notre pays s'enorgueillit du rôle prépondérant que ses idées généreuses, la gloire incomparable de ses armes, sa littérature, ses arts et l'urbanité de ses mœurs ont eu dans la formation du monde moderne ; c'est avec fierté qu'il voit monter vers lui, aux heures d'angoisse ou d'espérance, les vœux des peuples qui ont pris exemple sur son aspiration passionnée vers la justice, la liberté et l'indépendance. Mais tout cela, c'est la chanson berceuse et engourdissante du passé, et si noble qu'en soit le souvenir, si flatteur qu'il paraisse à ceux qui en sont les héritiers, il doit s'effacer devant le lourd souci du devenir.

A quoi servirait de se le dissimuler? Entre hier et demain, entre la société telle que l'ont faite les efforts de nos pères et la société née du machinisme, de l'asservissement des forces naturelles, du bouillonnement des aspirations sociales, il y a duel et divorce. Il est des courants qu'on ne peut remonter sans être emporté. A d'autres âges il importe d'appliquer d'autres méthodes.

La paix ne sera pas l'apaisement complet que d'aucuns envisagent. Le bruit du canon sera à peine éteint qu'une concurrence, plus âpre et plus ardente que précédemment, mettra en face l'une de l'autre les nations encore sanglantes. En vue d'alléger l'écrasant fardeau de ses charges financières chacune d'elle s'efforcera d'accaparer le commerce maritime, de faire rendre le maximum à ses productions industrielles et agricoles, de créer des richesses nouvelles.

Il serait vain de croire que l'alliance des armes se continuera dans le domaine économique. Non seulement nous devrons protéger notre patrimoine contre des sollicitations trop intéressées, mais nous aurons surtout à repousser les

entreprises de nos ennemis de la veille, dont l'ingéniosité, pour obvier aux restrictions du blocus, aura surexcité les facultés industrielles.

En vue de se prémunir contre ces périls redoutables, notre premier devoir est de discerner sans faiblesse ce qui est indispensable au développement des intérêts primordiaux du pays. Nous devrons renoncer à des habitudes traditionnelles qui ralentissent et même paralysent les initiatives ; nous aurons à nous inspirer, en les adaptant à notre génie particulier, des procédés qui ont fait la fortune de nos rivaux dans l'industrie, dans le commerce et dans l'exploitation du sol. Il faudra nous attacher à favoriser nos fabrications nationales, à nous exonérer du lourd tribut que nous payions bénévolement à la marine de nos voisins, à rechercher les moyens d'étendre notre influence et notre commerce, à faire naître une opinion publique avertie qui soutienne nos exportateurs et nos armateurs, à nous ouvrir des marchés par une politique avisée et persévérante, à aménager nos ports, nos chemins de fer, nos canaux afin d'y accueillir le transit international. Un pays est une grande maison de commerce ! Suivant qu'il est bien ou mal géré, il prospère ou il périclite.

LES

NORMANDS AU MAROC

AU XVI^e SIÈCLE

L'histoire des relations maritimes des ports de Normandie avec les contrées africaines et américaines, commencée depuis longtemps déjà, est fâcheusement encore loin de présenter un ensemble homogène. Pourtant, dans ce foyer d'intense vie nautique, où les traditions, où les ambitions étaient constamment orientées vers le négoce et vers la mer, les audacieux, les aventuriers, n'ont jamais plus fait défaut que les marchands avisés et entreprenants. Sans remonter aux époques nébuleuses où la marine des Wikings s'essayait en des courses téméraires à travers l'Atlantique boréal, de fortes présomptions laissent penser que les marins dieppois ont devancé dans leurs comptoirs de l'or et de l'ivoire les navigateurs lusitaniens. On sait, d'autre part, qu'un gentilhomme cauchois, Jean de Béthencourt, reçut, au début du XV^e siècle, la vice-royauté, pour le compte de l'Espagne, des îles Canaries, et que cent ans plus tard les conquistadors normands sillonnent les routes du Couchant et se hasardent jusqu'aux îles de la Sonde. Et si, aux marins cherchant des voies nouvelles vers les pays des épices on veut ajouter le type le plus achevé des armateurs de cette époque, un nom vient tout naturellement à l'esprit : Ango.

La notoriété du grand Dieppois est universellement connue, et l'érudition contemporaine, tout en réduisant à leur proportion exacte des faits trop ornés par la légende, lui a gardé un relief singulièrement coloré. S'il en est le prototype, il s'en faut qu'il ait été le seul de ces négociants armateurs aussi hardis dans leurs conceptions que persévérants dans l'exécution de leurs desseins. Bien au contraire. Dans ce XVI[e] siècle si troublé et si prenant à la fois, où l'idée inquiète se heurte sans cesse aux difficultés matérielles, aux obstacles provenant plus des hommes que des événements, ils sont légion. Rien n'arrête leur ténacité, ni les entraves d'une politique ondoyante, ni les déprédations qui compromettent leur fortune. Courbés quelquefois, ils se redressent plus énergiques pour la lutte le lendemain.

Le foyer véritable du négoce normand, le cœur commercial dont les ondes vivifiantes se répandent bien au delà des limites de la province, c'est, au XVI[e] siècle, la ville de Rouen. Ses marchands, mûris par une expérience dont les racines plongent dans le moyen âge, entretiennent des relations avec la plupart des régions maritimes connues ; un large recrutement, qui s'opère surtout en Espagne, dans les Flandres et dans les Pays-Bas, corrige ce que la vie provinciale pourrait à la longue imprimer d'étroitesse et d'exclusivisme. Aussi leur activité s'harmonise-t-elle avec le grand mouvement qui pousse les nations occidentales vers les pays nouveaux. Ils en codifient même les usages, et c'est à Rouen que vers le milieu du siècle paraît, dû à la plume du greffier des assurances Antoine Massias, ce traité magistral qu'est le « Guidon de la mer ».

Mais Rouen, par sa situation à 120 kilomètres de la mer, n'est pas toujours accessible pour les navires de haute mer, en un temps où l'homme ne sait pas encore remédier aux imperfections de la nature. Les sinuosités du cours de la Seine, ses variations d'étiage, les bancs de sable qui l'encombrent, les brumes, les glaces, rendent alors malaisée la manœuvre des bâtiments de tonnage un peu élevé et de fort tirant d'eau. Même aux prix d'un transbordement il est préférable d'utiliser les allèges ou heux, dont certains, il est vrai, ont de

80 à 100 tonneaux de jauge, mais dont les coques plates de varangues s'accommodent mieux de la navigation fluviale.

Aussi les négociants de Rouen, tout en faisant remonter la Seine aux navires susceptibles d'en affronter les dangers sans encombre, préfèrent-ils faire opérer leur déchargement dans l'un des trois ports de la Normandie qui communiquent le plus directement avec eux : Dieppe, que la voie de terre relie commodément mais chèrement et où, en cours de route, l'on peut toujours craindre les bandits et les partisans qu'entretiennent les guerres civiles, et surtout Honfleur et le Havre, tous deux situés à peu près sous le même méridien, à l'entrée de l'estuaire de la Seine.

Pour satisfaire aux exigences de ce mouvement maritime, la population rouennaise, en grande partie adonnée à l'industrie, ne pourrait suffire. Rouen fait appel au nombreux ports disséminés depuis la Picardie jusqu'au Cotentin et le long des rives de la Seine. La métropole normande mettra longtemps à contribution cette inépuisable pépinière. Il en sortira une foule d'intrépides marins sans crainte et sans scrupules exagérés, vrais fils de la mer, risquant à chaque instant leur vie, du Tropique aux solitudes glacées de Terre-Neuve, et ainsi se fera, jusqu'au moment où la prééminence commerciale passera au Havre, le partage des attributions : Rouen apportant son or et sa pratique du négoce, les ports normands fournissant, avec leurs navires, la chair et le sang de leurs enfants.

Pour Rouen, Dieppe et Honfleur, bien qu'en raison des inévitables lacunes que présentent les documents jusqu'ici mis à jour, l'activité maritime dont ils furent le théâtre n'apparaisse qu'à l'état fragmentaire, on en saisit pourtant assez nettement les lignes générales et l'orientation. Sans doute on ne peut la suivre avec la même facilité que les statistiques permettent de le faire pour le commerce de nos jours. Mais enfin, même réduit à quelques années consécutives ou à des années séparées par des intervalles plus ou moins longs, on peut apprécier sainement, par des faits indiscutables, de quelle nature était le commerce de chacun de ces ports, les pays vers lesquels il était plus spécialement dirigé, son in-

tensité relative et ses variations. C'est de la peinture à larges touches, et cette façon de procéder ne donne pas de mauvais résultats quand on en juge à distance. Au surplus on est bien forcé de s'en contenter puisqu'on ne peut en employer d'autres.

Le Havre seul fait exception. Est-ce parce qu'il est, à cette époque très jeune encore, puisque sa fondation ne remonte qu'à 1517, et que ses débuts hésitants sont éclipsés par le rayonnement de ses aînés, ou ne serait-ce pas plutôt à cause de quelques phrases hâtives, généralisations erronées échappées à un écrivain un peu pressé, qu'il est commode de répéter sans qu'on ait pris la peine de les contrôler ? Je ne le rechercherai pas, citant seulement l'opinion courante : jusqu'en 1598 le Havre fut surtout un port militaire (1) et son mouvement commercial était presque nul (2).

Si l'assertion était exacte, cette atonie serait aussi étrange qu'inexplicable. Le Havre n'est pas, à proprement parler, une création : c'est une continuation. Avant lui, aux deux derniers siècles du moyen âge, les ports qu'il a remplacés, parce que les alluvions les avaient envahis, Harfleur et Leure, ont brillé d'un très vif éclat, ont joui d'une grande prospérité. Chez eux abordaient les navires qui, pendant la Renaissance médiévale, entretenaient avec l'Espagne, les Flandres, l'Angleterre des relations continuelles. Le livre des acquits et coutumes de la prévôté de Leure et de Harfleur, rédigé en 1387 (3), nous a conservé un impressionnant témoignage du commerce étendu et varié qui aboutissait à l'entrée de la

---

(1) Un port militaire spécialisé au XVI[e] siècle !

(2) « A l'exception d'une douzaine de petits navires qui se livraient habituellement à la pêche des morues de Terre-Neuve et à celle du maquereau, il ne s'y faisait aucun commerce » (Gosselin. *Documents authentiques et inédits pour servir à l'histoire de la marine normande et du commerce rouennais pendant les XVI[e] et XVII[e] siècles.* Rouen, 1876, in-8, 171 p. ; pages 58, 60 et 64). Des historiens par la suite ont répété ces affirmations. J'en excepte Borély (*Hist. de la Ville du Havre.* Le Havre, 1881-1884, 3 vol. in-8), qui, par intuition autant que par raisonnement, a bien compris le rôle du Havre au XVI[e] siècle. Mais les preuves y font défaut. A l'heure actuelle, pour apprécier le commerce havrais, rien n'est plus suggestif que le remarquable ouvrage de M. de La Roncière, tomes III et IV.

(3) Archives communales du Havre. AA 6. Prévôté de Leure et de Harfleur, 1387

Seine et, par le fleuve, remontait à Rouen et à Paris. On y trouve mentionnés le suif d'Espagne, le poivre long, la graine d'écarlate, la garance, le bois de brazil, la soie, les fanons de baleine, l'ivoire, le cèdre, le duvet, les figues, les dattes, la cire, le vif-argent, l'éponge, la pierre ponce, des fourrures, etc.

Au XVI^e^ siècle comme au XIV^e^ les situations respectives des ports de la Seine étaient identiques, la navigation jusqu'à Rouen n'était pas plus aisée, les besoins du bassin parisien n'étaient pas moindres. Par contre, la sphère des échanges s'était infiniment agrandie. Le continent américain, la côte occidentale d'Afrique excitaient les convoitises, offraient l'occasion de fructueux trafics. Le Rouen des Valois-Angoulême, tout comme le Rouen des Valois directs, avait besoin d'une porte d'entrée sur la mer. A défaut du port souverain de la Normandie, Harfleur, ensablé, ce fut le Havre.

*
* *

Et cependant, si la destruction des plus anciens documents ne permet pas d'embrasser pour les cinquante premières années de son existence les modalités du commerce du Havre dans ses nuances et dans ses détails, il n'en est plus de même dès 1571. A partir de cette date la masse de renseignements est énorme, spécialement pour la période où les archives de l'Amirauté du Havre sont très pauvres et même inexistantes, puisqu'elles ne remontent pas au delà de 1590. Les minutes notariales du Havre, que des bienveillances que je ne saurais trop remercier (1) m'ont permis de consulter pour ce siècle, renferment, dans leurs feuillets jaunis et parfois mutilés, l'histoire de la marine et du commerce havrais. D'innombrables actes font surgir de l'ombre jusque-là inviolée aussi bien les armements de la marine royale et de nos corsaires

(1) M. Hasselmann, dont l'étude garde le précieux dépôt des minutes du tabellionage du Havre, a bien voulu, avec la plus aimable obligeance, m'en permettre l'accès sur les vives instances de mon collègue, M. Bellenger, secrétaire-adjoint de la mairie. Que l'un et l'autre veuillent bien trouver ici l'expression de ma sincère reconnaissance.

que les centaines d'expéditions particulières envoyées au Brésil, aux Antilles, vers les côtes africaines, Terre-Neuve, le Canada et les pays baignés par les mers européennes. Parmi cette abondante récolte je choisis le point peut-être le moins connu ; le trafic entre le Maroc et la Normandie, et en particulier avec le Havre.

Les textes jusqu'ici publiés sur les navigations au long-cours des Normands donnent un aperçu suffisant de leurs itinéraires, sinon de leur fréquence. Sans remonter plus loin que la Renaissance, en s'en tenant non aux traditions mais aux documents, on les voit établis ou trafiquant sur la plupart des côtes orientales des deux Amériques, de l'estuaire de la Plata aux côtes du Canada. On sait également que dès 1479 ils fréquentaient le littoral africain, d'où Eustache de la Fosse rapportait un lexique des mots usuels du langage des naturels du cap Vert et de l'archipel voisin (1). Par la suite, et pendant tout le cours du XVI[e] siècle, les marins de la Normandie commercent constamment dans ces parages, principalement entre le cap Vert et le golfe de Guinée.

Alors que le trafic havrais s'adonnait de préférence aux voyages d'outre-Atlantique, il semble que les marchands rouennais se soient tournés surtout vers les terres africaines, et je ne serais pas éloigné de penser que cette prédilection est due à l'influence et à l'exemple des marchands espagnols et portugais, de longtemps établis à Rouen.

Après avoir dépassé le détroit de Gibraltar et le cap Spartel, les navigateurs suivaient l'interminable côte de la Mauritanie Tingitane. De place en place, à Mazagan, à Safi, à Santa-Cruz, en même temps qu'ils imposaient leur protectorat aux tribus du voisinage, les Portugais avaient établi des forteresses. Sous leur protection, les navires chrétiens pouvaient trouver asile. On était là, malgré les rivalités commerciales, un peu en pays de connaissance et incité à esquisser des relations destinées à s'accroître. Et puis, les tribus du littoral se ressentaient encore de la grande époque de l'Islam. Elles n'avaient pas acquis les effrénées habitudes d'in-

(1) Ch. de La Roncière. *Hist. de la Marine française*, IV, p. 79, note 4.

tolérance et de pillage qu'elles montreront par la suite.

A quelle date peut-on faire remonter le début du trafic normand avec le Maroc ? Cette question me paraît pour l'heure insoluble et je doute qu'on puisse y répondre jamais d'une manière positive. Avant de diriger des navires « en droiture » sur des ports marocains, il dut s'écouler une période de longue durée pendant laquelle les marins se bornèrent à y faire des escales, accidentelles ou volontaires. Pour eux et leurs affréteurs ce n'était qu'un accessoire et les chartes-parties pouvaient être muettes à ce sujet.

En tout cas son origine est fort reculée, relativement. A l'Echiquier (Parlement de Normandie) de 1390, devant lequel il devait comparaître, Jehan de Maleville, chevalier, se fit excuser parce qu'il était en voyage de Barbarie (1). Cette fin du XIV^e^ siècle paraît marquer le moment où la hardiesse des navigateurs normands s'essaie à toutes les entreprises lointaines. Il est certain, et la remarque, il me semble, en a déjà été faite, que sans les malheurs qui fondent sur la Normandie à partir de 1415 les Normands, bien avant Diaz et Colomb, eussent contourné l'Afrique australe et redécouvert l'Amérique.

Toutefois, quand on eût reconnu les avantages de certains ports marocains, de ceux offrant quelque abri et dont l'arrière-pays présentait des ressources, quand les marchands rouennais s'avisèrent que les toiles, les merceries, la quincaillerie, etc., de leurs manufactures y trouvaient une clientèle capable de fournir en échange les denrées rares et les produits du sol ou de l'élevage, un courant soutenu s'établit naturellement. Quoique contrarié par l'insécurité des mers, par la jalousie des Portugais, puis des Espagnols, et probablement aussi par les troubles intérieurs qui sont en quelque sorte endémiques au Maroc, il atteignit rapidement une ampleur que bien des indices laissaient soupçonner mais que rien jusqu'à présent ne permettait d'apprécier exactement.

M. de La Roncière rappelle qu'en 1533 la galéasse *Saint-Pierre,* de 28 canons, portant comme ambassadeur de Fran-

(1) Gosselin, *ibidem,* p. 4.

çois Ier le colonel Pierre de Piton et comme capitaine Battista Auxilia, Italien venu en France pour diriger la construction de navires, partit de Honfleur pour Larache, et que le résultat de cette expédition fut l'obtention d'un firman d'Ahmed-el-Oatès, du 13 août 1533, accordant des points de relâche pour nos vaisseaux (1).

L'année précédente, deux Français, semblant faire métier d'acheter des plumes d'autruche, avaient préparé les voies à notre envoyé. L'un d'eux, Hamon de Molon, prit même passage avec lui lors de son retour.

Je ne pense pas cependant que cette entreprise puisse être considérée comme le point de départ de nos relations avec l'empire du Maghreb, mais il faut reconnaître qu'elle ne pût que leur être avantageuse en leur donnant un caractère contractuel qui leur faisait défaut. Elle contribua certainement à encourager nos marchands en leur assurant la sécurité et un appui éventuel.

Il est présumable que la plupart des ports de l'hinterland de Rouen, aussi bien sur la côte de la Haute-Normandie que le long de la Seine, eurent leur part dans ce trafic. Cependant le regretté Ch. Bréard, auquel l'histoire de la marine normande doit tant, n'a relevé, dans les registres du tabellionage de Honfleur, de 1574 à 1584, aucun navire pour cette destination.

La plus ancienne mention d'un bâtiment venant de Barbarie, — terme qui désignait aussi bien le Maroc que l'Algérie, — se trouve dans les mémoires de Guillaume de Marceilles, le premier chroniqueur havrais. Encore cet écrivain, tout préoccupé d'exposer les événements politiques intéressant le Havre ou les faits locaux qui se sont succédés de la fondation de la ville à 1594, a-t-il complètement laissé de côté tout ce qui se rattachait au commerce du port, et c'est là sans doute une des causes qui ont fait admettre qu'il y était peu développé. S'il cite un fait intéressant à cet égard, c'est qu'il a pour lui une valeur anecdotique.

---

(1) *Ibidem*, III, p. 287-290. Voir aussi, IV, p. 74-75, une expédition en 1556, pour le compte du roi de Navarre.

En octobre 1549, pendant le séjour au Havre de Henri II et de Catherine de Médicis, arriva sur rade un grand navire commandé par un nommé Boutard (1), de Jumièges, venant de Barbarie, qui s'annonça en tirant plusieurs coups de canon. Le Roi, la Reine et la Cour, prenant à peine le temps d'endosser des vêtements chauds, accoururent sur la jetée pour assister à l'entrée du navire. La mer, fort irrespectueuse de la majesté royale, les mouilla de si belle manière que le Roi en garda longtemps le souvenir (2).

De 1549 à octobre 1571, date à laquelle commencent les registres du tabellionage, les documents font entièrement défaut. Et pourtant, en voyant l'intensité du mouvement maritime qui, pour ce point particulier, semble alors atteindre son apogée, il est certain qu'il devait avoir de lointaines origines. On ne déclanche pas ainsi un commerce aussi suivi, qui équivaut, — étant données les connaissances nautiques, la longueur des séjours et l'incertitude des traversées, à ce que serait de nos jours un service régulier, — sans qu'il ait été précédé d'essais et de tâtonnements répétés, de tentatives plus ou moins heureuses.

Il existe, à ce propos, dans les archives communales, un document qui est mieux qu'une présomption. Il paraît bien indiquer que les produits marocains étaient déjà entreposés abondamment au Havre antérieurement à l'occupation anglaise de 1562. C'est une attestation du prince de Condé relative aux réquisitions exercées par ses officiers quand les protestants furent restés maîtres de la ville. Elle est datée du 12 février 1564 et se réfère à des faits survenus entre juillet et octobre 1562.

Le principal élément des exportations marocaines était le sucre. C'est précisément le sucre qui fut le plus largement réquisitionné à cette occasion. Dans divers dépôts il en fut

---

(1) Le nom des Boutard, de Jumièges, se retrouve fréquemment dans les actes concernant la navigation havraise.

(2) Guill. de Marceilles. *Mémoires de la fondation et origine de la ville Françoise de Grâce*, composez par Maistre..., publiés par J. Morlent. Le Havre, 1847, in-4, p 24.

saisi 245 caisses qui, au poids moyen de 350 livres par caisse, donnent un total de plus de 85.000 livres de sucre.

Un renseignement de cette nature, isolé, ne serait pas suffisant pour en conclure que ce sucre venait du Maroc. Ce pays n'en était pas le seul producteur. Les navires havrais allaient également le chercher en Espagne et en Portugal, où il était apporté des Indes et des Antilles, ou le charger directement aux Canaries. Il est donc probable qu'il s'en trouvait de ces provenances. Mais les noms des marchands auxquels il appartenait peuvent servir de certificat d'origine : ce sont Jacques et Adrien Le Seigneur, Adrien Hallé, Eustache Trévache et Pierre Lubin, et on verra plus loin que ces marchands, tous de Rouen, avaient à peu près monopolisé le trafic entre le Havre et les ports occidentaux de l'Afrique mineure (1).

Avant d'exposer ce que j'ai recueilli sur cette navigation, il n'est pas superflu de rappeler ici ce que les recherches des historiens normands nous ont fait connaître sur cette modalité de l'activité maritime française. Tout est contenu — sauf erreur — dans les documents publiés par M. Gosselin (2).

Acte d'association, du 1er octobre 1567 (3), entre Barthélemy Hallé, Alonce Le Seigneur, Bonaventure de Crament, Eustache Trévache et Adrien Le Seigneur, pour le trafic et commerce en pays de Barbarie et ès lieux de Saphy, Sainte-Croix, Cap de Gay, Maroque et terre de Thérouden. Ils y envoient d'abord le navire le *Samson* (4), qui sera suivi de plusieurs autres, avec chargements de toiles blanches et de marchandises propres auxdits pays, le tout pour subvenir et employer à faire un parti de sucre blanc et moyen jusqu'à la somme de 80.000 ducats.

---

(1) Arch. comm. F F 101. Procès de La Masure et autres, 1562-1582.

(2) *Ibidem*, p. 153-156.

(3) M. de La Roncière, IV, p. 91, donne, d'après le comte Henri de Castries, la date du 1er octobre 1570, qui me paraît plus plausible. Les noms des associés ne sont pas les mêmes. N'ayant pu vérifier, je me borne à signaler cette divergence. Il se peut, mais cela est peu probable, qu'il soit intervenu plusieurs conventions.

(4) Le *Samson*, de 200 tonneaux, était de retour au Havre à la fin de 1571. Ses propriétaires passaient un contrat le 20 décembre pour le faire conduire à Marseille.

Le 16 mai 1573, Nicolas Letailleur vend à Pierre Féron la *Louise*, de 100 tonneaux, ayant fait voyage en Barbarie.

En 1581 Jacques Mignot a fait, pour Guillaume Bosquet, le voyage en Barbarie sur le *Grand-Emerillon*, capitaine Pierre Clément.

Le 3 juin 1584, Cardin Haistre affrète l'*Espérance*, de 120 tonneaux, à Eustache Trévache, pour Saphy et le Cap de Gay (1).

A Honfleur, Guillaume Avisse affrète, le 13 août 1587, la *Madeleine*, de 100 tonneaux, à Corneille Cupre, de Rouen pour les mêmes destinations.

La même année M. Gosselin indique le *Don-de-Dieu* et le *Caïman* comme partis de Rouen et capturés en mer. Il s'agit là d'une attribution inexacte car, ainsi qu'en font foi leurs chartes-parties signées au Havre le 31 août et le 10 septembre 1587, ces navires mirent à la voile de ce port.

A Dieppe, le 16 mars 1588, Vivien Colas affrète le *Lévrier* dit le *Petit-Bressart*, de 250 tonneaux, à Corneille, Cupre et François Marc pour Saphy et le Cap de Gay.

Enfin, le 20 août 1597, le *Don-de-Dieu*, de 60 tonneaux, est affrété, toujours pour les mêmes ports, à Jean Bulteau et à Jean de Saint-Léger, de Rouen.

J'ajouterai que M. de Fréville, dans son *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen* (2), ouvrage qui, tout en datant de plus d'un demi-siècle, fait toujours autorité, énumère, pages 477-480 et 503-505, les doléances des marchands de Rouen en ce qui concernait les pirateries exercées sur leurs navires, dont quelques-uns venaient de Barbarie. Il cite l'*Espérance* et la *Charité*, que l'on retrouvera plus loin, et les navires de Jean d'Evreux et de Nicolas Durant.

De ce qui précède on peut déduire que la Haute-Normandie entretenait avec le Maroc des relations commerciales, mais dans quelle proportion, c'est ce qu'on ne pouvait déter-

---

(1) Il est probable que l'affrètement mentionnait que le navire devait partir du Havre, où il avait été construit et où il avait son port d'attache, comme précédemment et par la suite. Le tabellionage du Havre ne contient aucun affrètement pour cette année.

(2) Rouen, 1857, 2 vol. in-8.

miner. Sans avoir la présomption de donner des chiffres définitifs, puisque les documents que j'ai pu consulter ne concernent que le Havre, ils permettent néanmoins d'apporter une précision précieuse sur ce genre de navigation et de montrer ce qu'a pu faire, à une époque déjà éloignée, l'étroite union des deux grands ports normands, bien plus complémentaires encore que rivaux.

Toutefois il est utile de souligner que cette navigation présente un caractère spécial qui la différencie profondément des deux genres de commerce extérieur qui retenaient plus particulièrement l'attention des marchands et des marins havrais : celui avec les Amériques et la pêche à Terre-Neuve et aux rivages environnants. Dans ceux-ci, en effet, on observe une collaboration d'une quantité d'éléments principalement locaux, ce qui ne veut pas dire que les marchands de Rouen et d'ailleurs, même les plus grands noms de l'époque, n'y prennent pas part. Les armements se faisaient au tiers, c'est-à-dire que les profits et les charges étaient partagés en trois parties, l'une pour les propriétaires du navire — les bourgeois comme on disait alors, — la seconde pour les approvisionneurs et les chargeurs, — les victuailleurs —, et la dernière pour l'équipage, suivant une répartition préalablement convenue. Les matelots naviguant ainsi à la part, les intérêts se divisaient à l'infini, aussi bien de cette manière que par les participations directes dans les navires ou leurs cargaisons, et par les innombrables prêts aux aventures de la mer et de la guerre. Ceux-ci sont consentis par les marchands, par les fournisseurs, par des artisans, par une quantité de prêteurs de toutes les conditions. De là une pénétration intime des préoccupations commerciales qui atteint toutes les couches sociales ; de là une poussière d'armateurs descendant par gradations insensibles, du gros marchand qui ajoute à son nom celui d'une terre et fait figure de « noble homme » à l'humble femme du peuple et au « manouvrier de bras ». L'organisation commerciale du Havre de cette époque semble s'inspirer des principes qui sont en vigueur dans son administration communale : elle est démocratique au premier chef.

Toute autre est la navigation avec le Maroc. Comme celle avec l'Espagne et le Portugal, mais bien loin d'en atteindre l'importance, il s'agit d'un négoce concentré en un petit nombre de mains et qui se rapproche plus que les précédents des usages modernes. Les navires sont affrétés moyennant un prix convenu, au tonneau ou en travers ; les marins en sont payés, sont « alloués » ; ce ne sont plus des associés mais des salariés. Les Havrais y ont bien aussi des intérêts mais ils sont modiques : la direction, les capitaux, viennent de Rouen.

Du mois d'octobre 1571 au mois de juin 1588, année où la crise aiguë des guerres de religion, coïncidant avec le trouble profond provoqué par la lutte acharnée entre l'Espagne et l'Angleterre et qui aboutit à la destruction de l'*Invincible Armada*, tarit à peu près complètement cette branche de navigation, soit en seize ans, j'ai relevé les noms de 101 navires ayant effectué un voyage au Maroc (1). Sur ce nombre plus des deux tiers — exactement 70 — figurent avec leur contrat d'affrètement dans les registres du tabellionage ; pour d'autres, ce sont incontestablement des navires havrais qu'on retrouve antérieurement ou plus tard affectés à d'autres navigations ; enfin il en est, et c'est la minorité, qui appartiennent à d'autres ports et ne viennent au Havre que pour y opérer leur déchargement.

Cette navigation présente un caractère commun avec toutes celles de cette époque. Elle est fluctuante, sujette à des à-coups, à des variations rapides. Cette irrégularité s'explique d'elle-même. Déjà en temps de paix la mer est infestée de coureurs et jamais moins qu'alors le pavillon n'a protégé la marchandise. Quand la guerre éclate entre catholiques et protestants, et elle est fréquente en cette fin de siècle, ce sont des dangers nouveaux qui s'ajoutent aux risques courants.

De plus, le droit maritime admettait alors que les armateurs pouvaient se rembourser sur les sujets d'une nation dont ils avaient éprouvé quelque dommage. Les rois mêmes n'étaient pas à l'abri de ces lettres de marque et de représailles et il est des navires du Havre qui partent en guerre

(1) Je donne le relevé de ces navires à la fin de cet article.

contre le roi de Portugal. Avec quel succès ? je l'ignore. On aperçoit l'inquiétude que cette semi-guerre perpétuelle entretenait dans les transactions maritimes et quel nouvel élément de crainte et d'incertitude elle entraînait pour les armateurs, car ce qui se passait chez nous se pratiquait également chez nos concurrents.

Dans de telles conditions il n'est pas surprenant de relever, suivant les années, des chiffres très dissemblables. Les maxima se présentent de 1572 à 1574, avec respectivement 14, 17 et 13 navires, mais il ne se retrouveront plus. On tombe à 6 en 1575, à un en 1576, à zéro en 1584, si on ne compte pas l'*Espérance*, affrétée à Rouen. Les années intermédiaires oscillent entre deux navires en 1582, 1583 et 1580 et 9 en 1587 (1).

La plupart de ces navires étaient d'assez faible échantillon, en rapport avec ce genre de navigation et l'obligation de ne pas dépasser des proportions raisonnables si on ne voulait pas s'astreindre à faire dans les ports, ou plutôt sur les rades foraines du Maroc, des séjours trop prolongés. Au reste, à cette époque, le tonnage des bâtiments de mer attachés au port ou le fréquentant est peu élevé, même pour la traversée de l'Atlantique, et il atteint rarement 250 à 300 tonneaux. Aussi ne faut-il pas s'étonner de voir que sur 94 navires dont le tonnage est indiqué, on en trouve 15 de 50 tonneaux et au-dessous, 61 de 55 à 10 et seulement 19 dépassant 100 tonneaux (2).

C'étaient les marchands de Rouen qui, pour la plus grande part, étaient intéressés dans ces armements. L'acte d'association cité plus haut stipulait que les contractants, sous peine de 1.000 écus de dommages, ne pourraient se livrer à

(1) Les contrats d'affrètement, faits devant notaire jusqu'en 1578, le sont ensuite sous seing privé et reconnus au tabellionage. Il est possible que ceux rédigés ailleurs n'apparaissent pas dans les minutes. Je dois faire ici la remarque que cette diminution de trafic se retrouve aussi dans les mêmes années pour d'autres navigations, tandis, au contraire, que le commerce transatlantique n'en est pas affecté.

(2 Ce faible tonnage n'est pas particulier au Havre et à la Normandie. Quarante ans auparavant, Jacques Cartier, choisi pour établir un rôle des navires de 300 tonneaux dans le duché de Bretagne, constatait qu'il n'y en avait pas de cette capacité ; un de ses compatriotes déclarait même qu'il n'en connaissait pas de 200 tonneaux.

d'autres entreprises similaires. Il semble bien que cette clause rigoureuse ne fut pas observée ou qu'elle n'était que de pure forme, car tantôt l'un, tantôt l'autre, sont signalés comme affréteurs. Je suis porté à croire que ce ne fut là qu'un essai d'accaparement sans lendemain.

En effet, dans les affrètements et dans les autres documents, les signataires de ce contrat, soit à titre particulier, soit en compagnie, s'intéressent à beaucoup de navires sans que rien fasse supposer qu'il s'agisse d'un commerce exercé à titre collectif. Trévache est cité dans 31 navires, Barthélemy Hallé et son neveu Laurent Hallé, dans 25, Michel Mariage dans 9, Adrien Le Seigneur et Jean Alexandre chacun dans 6, etc.

Evidemment, il ne faut pas prendre ces noms dans un sens restrictif et supposer qu'avec les autres marchands moins adonnés à ce commerce ils en délimitent les participants. Il est certain que beaucoup de marchands rouennais et havrais, aussi bien que les capitaines des navires, y contribuaient dans une mesure variable. En dehors même de la Normandie, bien des particuliers y collaboraient. Il devait se produire le même phénomène de division économique qui s'observe dans les voyages d'outre-Atlantique, mais ici il est masqué par le genre d'affrètement.

On devine son expansion en relevant des noms étrangers à la province, tel celui de Nicolas du Renel (1), marchand parisien, originaire de Marseille, qui, en 1573, affrète la *Jeannette* et de concert avec Olivier Drieu, de Rouen, le *Neptune* ; d'Olivier de Cœmure, de Saint-Omer, avec le *Petit-Ange* en 1586 ; d'Alexandre de Coenne, de Londres, avec le *Caïman* en 1587 ; de Jérôme Thesseren et autres, d'Anvers, avec la *Mignonne* en 1573 et le *Cerf-Volant* l'année suivante.

(1) En 1582, associé avec Jean Riquetti, Pierre et Guillaume Audiffret et autres, de Marseille, vend à Charles de Cossé, comte de Brissac, le galion le *Saint-Esprit* pour l'expédition des Açores. Plus tard on le retrouve avec Guillaume de La Bistrade dans la compagnie formée par Jacques Parent, « paroisse Saint-Germain-l'Auxerrois, rue Saint-Honoré » pour commencer « ès pays de Rusye, Moscovye, Plesco, Rene, Ry, Nerve, Danzic que autres villes de l'obéissance du grand empereur de Moscovye, rois de Suède et Danemarc ». Procuration du 28 avril 1590.

Le naulage de ce dernier navire donna naissance à un incident qui peint à merveille les craintes que les marchands avaient des maraudeurs qui écumaient les mers. L'affrètement avait été signé à Dunkerque, où se trouvait le navire, mais il fallait lui envoyer du Havre ses approvisionnements, entreprise assez aléatoire, Dunkerque étant port espagnol et les « wastregueux » du prince d'Orange, les Gueux de la Mer, en surveillant jalousement les atterrages.

Le propriétaire du *Cerf-Volant*, à qui sommation était faite d'avoir à exécuter les clauses du contrat, répondait qu'il était tout disposé à équiper son navire pourvu que ce fût au Havre, ainsi, prétendait-il, qu'il avait été convenu. Cependant il ne se refusait pas à faire porter par allège à Dunkerque ce qui était nécessaire au navire, pourvu qu'il lui fût donné caution afin d'avoir l'assurance qu'il serait remboursé au cas où il serait pris en mer « par les pirates qui y sont à présent ».

Après quelques passes de procédure, l'affaire s'arrangea. Le *Cerf-Volant* vint au Havre pour compléter son armement. Par une précaution qui n'était certes pas inutile et qu'on retrouve indiquée à plusieurs reprises, il était entendu qu'il attendrait pour mettre à la voile la compagnie des navires partant du port.

Rien n'était plus sage. E. de Fréville avait déjà fait connaître les récriminations rouennaises relatives aux déprédations exercées sur des navires venant de Barbarie. Le 20 août 1584, dans la réunion tenue devant les prieur et consuls de Rouen, l'un des assistants déclarait qu'un navire arrivé tout récemment au Havre avait été poursuivi par seize navires du roi d'Espagne, dont l'un d'eux lui aurait tiré sans succès plusieurs coups de canon pour le faire amener. Un autre rapportait qu'il avait reçu le jour même une lettre de Safi lui mandant que le roi d'Espagne avait fait partir de la côte de Biscaye dix-huit navires, dont douze allaient trouver la flotte des Indes, les autres étant destinés pour garder et empêcher le trafic de la côte de Barbarie (1).

(1) E. de Fréville, *ibidem.*, p. 503-505. Dix ans auparavant, la *Bonne-Attente*, cap. Mathieu Haistre, n'avait échappé à une poursuite « qu'à force de porter

Il ne s'agissait pas là de menaces platoniques. Des navires richement chargés étaient proies tentantes en un siècle où la démarcation entre le commerce et la piraterie était si menue que la cupidité ou la jalousie n'en avaient cure. En 1577 le *Chérubin*, capitaine Louis Le Mire, après avoir chargé à Larache une grande quantité de cuirs, avait été, en retournant au Havre, abordé et pris par le travers du cap de « Pesche » par cinq navires espagnols équipés en guerre qui l'avaient emmené à Séville. La cargaison avait été confisquée à cause du lieu d'où elle provenait, et les hardes, coffres et portages de l'équipage, ainsi que les munitions et les victuailles, pillés.

Après sept à huit mois, pendant lesquels l'équipage était resté prisonnier, les démarches des affréteurs avaient enfin réussi à lui rendre la liberté et à faire restituer le navire et les marchandises, moins 1.100 cuirs et sans doute bien d'autres choses (1).

Concurrence commerciale, exclusivisme politique n'étaient pas seuls en jeu. Les rivalités confessionnelles exaspérées s'y ajoutaient. En 1580 la *Catherine*, partie du Havre, avait été capturée par un corsaire rochelais. Là encore la procédure étant intervenue, un accord fut conclu et une indemnité accordée aux propriétaires.

Ces tractations, ou pour employer le terme exact ces compositions, sont peut-être le côté le plus curieux à noter de ces incidents. Dans un grand nombre de cas on voit des négociations s'engager entre les capteurs et les armateurs intéressés et un accommodement intervenir, permettant aux parties de partager leurs pertes et leurs gains.

Aussi quand un navire était déprédé en mer, les ayants droit, pour appuyer leur action judiciaire éventuelle, s'empressaient de susciter une déposition circonstanciée des té-

---

voiles pour se sauver des pirates étant sur mer qui l'avaient chassé » (Déclaration du 2 octobre 1574).

(1) Déclaration du 31 mai 1578. Le Mire devait être plus malchanceux en 1581. Faisant la traite à Cormentin il fut assailli et tué par les troupes du gouverneur portugais d'Elmina. Les survivants gagnèrent le Brésil en barque, en se rationnant par jour à un morceau de pain du poids d'un écu (Ch. de La Roncière, *ibidem*, IV, p. 95).

moins ou des victimes. Ces rapports de mer sont aujourd'hui d'autant plus précieux que les registres des Amirautés n'existent plus et qu'ils nous renseignent, dans un style dont on peut trop souvent déplorer la concision, sur les mœurs maritimes de cette époque orageuse. En voici un exemple :

La *Mignonne*, de 100 tonneaux, commandée par Girard Le Testu (1), avait chargé à la plage du Cap de Guay, 4 pipes, 21 ponsons et 6 barriques de mélasse, 4 ponsons et un baril de câpres, 250 caisses de sucre et 3 ballots de plume d'autruche. Arrivé dans la Manche, à la hauteur des Casquets, le 15 septembre 1575, ce navire fut rencontré par un flibot (2) ayant commission du prince d'Orange. Le croiseur zélandais ordonna à Le Testu d'amener son pavillon, mais notre capitaine n'entendait pas ce langage-là. Malgré la disproportion des forces, il prit ses dispositions pour résister. Le combat fut acharné et ne cessa qu'après que « Le Testu et plusieurs de son équipage avaient été grandement blessés et offensés, même de tués (3) ». Mis ainsi hors d'état de se défendre, le navire fut pris et conduit à Flessingue.

Le trafic marocain s'opérait exclusivement avec trois ports : Larache, à l'embouchure de l'oued Lukkos, débouché de Meknès et de Fez, et surtout avec Safi, le port de Marrakech, la capitale du sud du Maghreb, et Sainte-Croix de Barbarie, la Plage ou le Cap de Guay, ces trois noms employés indistinctement pour désigner Agadir, situé entre l'oued Sous et la projection du cap Ghir, le promontoire du Soleil de Ptolémée, au pied des derniers contreforts du Grand Atlas. A ce port arrivaient les produits du Sous, du Tafilett et les caravanes qui apportaient les produits des régions mystérieuses interdites aux chrétiens.

---

(1) J'écris Le Testu pour me conformer à un usage consacré bien qu'il signât Letêtu. C'était le plus jeune frère du cosmographe Guillaume Le Testu, qui révéla le premier l'admirable situation de la rade de Rio-de-Janeiro et fut l'instigateur de l'expédition de Durand de Villegagnon au Brésil. Girard Le Testu mourut en 1583 à l'expédition des Açores, où il commandait le *Charles*.

(2) Vaisseau de charge à fond plat. Ils atteignaient à cette époque jusqu'à 200 tonneaux.

(3) Déclaration du 27 septembre 1576. L'affrètement n'existe pas au tabellionage pour ce voyage. Dans le précédent, Le Testu avait un équipage de 25 hommes, lui et les pages (ou mousses) compris.

Quant à Salé, ce repaire de forbans si redoutables au siècle suivant, il apparaît pour la première fois en 1600 dans l'affrètement du *Poste*, de Honfleur.

Dans chacun de ces ports, et même à l'intérieur du pays, les marchands rouennais entretenaient des facteurs, intermédiaires dont la résidence continue, l'expérience et probablement aussi la connaissance de la langue et des mœurs indigènes, facilitaient les relations avec les trafiquants, sédentaires ou nomades. Les documents que j'ai consultés en font connaître quelques-uns tout à fait incidemment. Je les cite ci-après sans me dissimuler combien ce renseignement est incomplet : en 1574, Pierre Chanche (1), facteur de François de Gracye, de Rouen ; en 1582, Pierre De La Mare, facteur de Trévache à Safi ; en 1583, Thomas Vivien et Roger Loutrel, tous deux facteurs de Trévache, le dernier venu en Barbarie dans l'*Espérance*, en 1577, et décédé en 1583 ; Guillaume Bocquet, décédé au Cap de Guay ; en 1586, Jean de Marchens, demeurant à « Marous » ; en 1595, Robert de Marceilles (2) et Charles Mariage, demeurant tous deux au « royaume du Chérif ».

En dehors de ces correspondants ou commis, les marchands rouennais occupaient aussi un personnel ouvrier dans les ports où leurs navires venaient charger. C'étaient principalement des tonneliers, plus nécessaires que tous autres artisans dans un pays où une bonne partie des exportations étaient logées en futailles. Un « alleu » du 5 août 1574, conclu entre Eustache Trévache et Nicolas Langloys, maître tonnelier au Havre, portait que ce dernier s'obligeait à servir Trévache en Barbarie, en toutes choses de son métier, pendant un an, à raison de 22 liv. 10 s. par mois à compter du jour de son départ jusqu'à celui de son retour au Havre. La

(1) Je transcris littéralement, mais je ne serais pas surpris que ce nom dut être orthographié Sanche, les Normands de cette époque « chuintant » volontiers. Certains mots prennent ainsi, écrits comme les scribes les entendaient, une allure bien imprévue.

(2) Robert de Marceilles, fils de Guillaume de Marceilles, donnait le 7 juillet de cette année à « Maroques » une procuration à son frère Pierre de Marceilles, procureur du roi au Havre, « attestée véritable par les marchands de la douane de Maroques, ainsi qu'il est accoutumé pour n'y avoir personnes publiques ». Robert de Marceilles était encore au Maroc en 1606, et paraît y être décédé.

même année un tonnelier de Rouen ayant accompli son engagement donne quittance à Barthélemy Hallé des sommes que celui-ci lui a versées.

A l'encontre de l'usage rappelé plus haut pour les voyages en Amérique, qui se faisaient toujours à la part, au tiers, mais conformément à ce qui était généralement suivi pour le grand et le petit cabotage, le fret s'établissait en travers, c'est-à-dire moyennant une somme à forfait, ou le plus souvent au tonneau d'affrètement, variable suivant la nature des marchandises. Il était toujours lié, le fret ne se payant que pour les marchandises de retour, de sorte que si un navire était perdu, pillé ou capturé après avoir fait son déchargement, il n'était rien dû par l'affréteur.

D'ailleurs la charte-partie suivante donne à cet égard toutes les indications utiles. Bien qu'il y ait entre elles des différences de forme secondaires, elles se rapprochent toutes de ce type, les clauses principales restant toujours identiques.

« Dudit jour et an devant lesd. tabellions (3 mars 1574).

« Fut présent Mathieu Haistre, demeurant aud. lieu de Grâce, maître après Dieu du navire nommé la *Bonne-Attente*, du port de cent tonneaux ou environ, estant en ced. port et havre de Grâce, lequel, voullontairement confesse avoir affrecté sond. navire à honorable homme Laurens Halley, présent, pour et en nom de honorable homme Barthélemy Halley, son oncle, marchandz demeurant à Rouen, et par promesse que icelui Barthélemy, son oncle, aura le contenu de ces présentes pour agréable et lui fera rattiffyer toutteffoys et sy besoin est. Pour par led. maître tenir sond. navire bien et deument radoublé, calfadé, agréé, fourny, muny de bonnes munitions et tel nombre d'artillerye qu'il avoit dans sond. navire à son dernier voyage par luy fait en Espaigne, ecquipaige de vingt-cinq hommes et deux pages, le tout suffisantz et led. navire affourny de toutte chose en général propre et commode à un tel navire pour faire le voyage qui sera cy apprez déclaré, et ce dans le vingtième jour du mois de apvril prochain venant. Pour dans led. temps recœuillyr par led. maître dans sond. navire toutte et telle sorte de marchandise qu'il plaira à icellui marchand ou ses commis faire

charger en ced. lyeu de Grâce, pour partir par led. maître, sond. navire et ecquippage lors apprez le jour susdit, et du premier temps convenable qu'il plaira à Dieu envoyer de ced. lyeu et havre de Grâce, aller singler, conduire et mener led. navire à droicte routte jusques en Saphy et Cap de Gay, coste de Barbarye, et ilec estant arrivé descharger, bailler et délivrer aud. marchand ou qui pour luy fera toutte et chacune les marchandises lesquelles luy auront été baillées et livrées en ced. port et havre et Grâce, et jouxte les congnoissements qui en seront signés par led. maître. Pour par apprez en reprendre et recharger d'aultres par led. maître dans sond. navire de telle sorte qu'il plaira aud. marchand ou ses commis jusques à la playne charge dud. navire, tant poisantes que encombrantes. Et par apprez lad. charge estant deument faite venir faire son restour et descharge en ced. port et havre de Grâce pour toult reste. Saouf que pour faire laquelle décharge et recharge desd. marchandises aud. lyeu de Barbarye, led. maître, sond. navire et ecquipage sera tenu séjourner par l'espace de soixante et dix jours entiers à compter jour apprez aultre, non compris le jour de l'arrivement et partement dud. navire. Parce que sy led. marchand avoyt affaire de quinze jours plus grand séjour aud. lyeu de Barbarye led. maître avec sond. navire et equippage sera tenu le faire en luy estant payé par led. marchand chacun jour desd. quinze jours de séjour la somme de quinze livres tournois. Ce présent affrectement faict par le prix et somme de vingt-sept livres dix solz tournois pour chacun tonneau des marchandises que icellui maître rapportera et délivrera saoufvement aud. marchand en ced. lyeu à sond. restour, avec la somme de deux centz livres tournois pour le pot-de-vin et chausses dud. maître et toutes les avaries aux uz et coustumes de la mer. Lequel fret, pot-de-vin et avaries led. marchand sera tenu payer aud. maître, assavoir : la moictyé lorsque la descharge sera deuement faite dud. navire, et l'aultre moyctyé quinze jours apprez lad. descharge, le toult en la ville de Rouen. Parce que sy led. maître avoyt affaire d'argent estant aud. lyeu de Barbarye, led. marchand sera tenu luy en bailler jusques à la somme de cent livres,

lesquelles seront rabatues sur led. fret aud. restour. Et se compteront les marchandises pour faire la charge dud. navire, assavoir : ung millyer de sucre en pain pour tonneau, troys casses de castonnade pour tonneau et des aultres marchandises à l'ecquipollent et comme l'on a acoustumé de compter entre marchandz.

Parce aussy que led. maître ny aulcuns de sond. équippage ne pourront porter ny rapporter dans leurd. navire durant led. voyage aulcunes lettres, marchandises ny passager sans sur ce le grey et consentement dud. marchand ou de sesd. commis, sur peyne de cinq centz escus d'inthérest. Et en cas, ce que Dieu ne veuille, que led. navire feust pris, pillé ou perdu durant et constant led. voyage, partye ou total desd. marchandises pillées ou aultrement perdues, en ce cas le marchand ne sera tenu payer aulcune chose dud. fret, signon que à la raison de ce qui sera rapporté et délivré saoufvement par led. maître aud. marchand en ced. lyeu de Grâce. Prometz led. maître, pour luy et sond. équippage, que durant led. voyage ilz ne feront aulcun abordage de navire en mer, pillerye, grief ou meffect aux amis, alliez et confédérez du Roy, notre sire, et garder en tout et partout les ordonnances royaux sur le faict de la marine et suivant leur congé. Et à ce tenir lesd. partyes contractantes, chacun en sa part, fait et regard, obligent l'un et l'aultre tous leurs biens et héritages. Présence honorables hommes Nicollas Breton, Jacques Buroys et Jean Auger, demeurant aud. lieu de Grâce, tesmoins. »

Le fret au tonneau, qui varie entre 22 et 25 liv. en 1572, ne tarde pas à s'élever sous l'influence des déprédations chaque année plus nombreuses ; il atteint jusqu'à 48 et 52 liv. en 1587 (1). Afin de pouvoir le rapprocher de nos usages modernes il convient de se rappeler qu'il s'applique aux voyages d'aller et de retour, et que par conséquent on doit le réduire de 50 °/₀ pour obtenir le fret vrai.

Les navires vont presque toujours directement au Maroc,

(1) 17 écus et demi ou 52 liv. 10 s. pour l'*Espérance*, cap. Bernard. Il est encore de 50 liv. en 1600, de 45 liv. en 1601 mais en 1608 il est tombé à 27 liv.

principalement à Safi et au Cap de Guay, quelquefois à Larache, pour lequel le fret était supérieur à celui des deux autres ports. Quelques-uns touchent en Espagne, à San-Lucas de Barameda ou aux Canaries, prenant alors leur fret en «cueillette ». D'autres fois, mais rarement, ils ne font qu'une escale à Safi pour y déposer les marchandises chargées au Havre et continuent ensuite leur route pour le cap Vert, les Antilles ou le Brésil. Dans ce cas, le fret était stipulé à part, en dehors du tiercement habituel. Dans l'*Aigle*, en 1573, il s'agit de 51 ballots de toile blanche à transporter à Safi pour un fret de 450 liv., payable aussitôt que le chargeur aurait reçu avis de ses facteurs de la délivrance de la marchandise.

Il est certain que des affrètements pour le Maroc, avec le Havre comme port de retour, étaient faits dans d'autres ports, ainsi qu'en témoignent des actes intéressant des navires de Roscoff venant de Barbarie. Maintenant, étaient-ils adressés à des marchands de Rouen ou agissaient-ils pour le compte de marchands d'autres ports? c'est ce que rien jusqu'à présent ne permet de décider.

Dieppe, entre autres, dut avoir sa part dans ce commerce. Pour Fécamp, on trouve dès le début un certain nombre de navires lui appartenant. Affrétés au Havre, ils y prenaient leur chargement. Une seule fois j'ai relevé un départ de Fécamp : celui du *Nicolas*, de 75 tonneaux, en 1572.

Par la suite, doit-on y voir un accroissement du matériel flottant havrais ? le port d'attache était habituellement le Havre.

De même les retours étaient le plus souvent prévus au Havre. Il y a cependant quelques exceptions en faveur de Calais, Dunkerque, Flessingue et Londres, avec, naturellement, une augmentation de fret (1). Des chartes-parties stipulent que le retour se fera au Havre, mais que si Flessingue — qui était au pouvoir du prince d'Orange — était réduite à l'obéissance du roi d'Espagne, il s'opérerait à Anvers. On peut de cette clause déduire que l'occupation de la porte d'entrée de l'Escaut favorisa la navigation havraise.

(1) Il y avait 5 liv. 10 s. de différence par tonneau en plus pour Anvers.

Tous ces navires étaient armés et en apparence, étant donné leur tonnage, de façon formidable. La *Pucelle*, en 1573, possède 2 pièces de breteuil, 2 passevolants, 5 chiens, 4 berches; le *Dauphin*, l'année suivante, 12 berches, 2 passevolants et 2 chiens (1). En outre à peu près tous les matelots possédaient une arquebuse. Cet étalage guerrier, presque toujours disproportionné avec la force de l'équipage, atteignait rarement le but proposé. La seule ressource, en cas d'attaque, résidait dans la vitesse.

Entreprises purement privées, ces armements se faisaient sans aucun appui royal, contrairement à ce qui s'observe à diverses reprises dans les expéditions transocéaniques auxquelles le Roi accordait parfois le prêt d'artillerie. Je ne connais qu'un cas de ce genre applicable au Maroc. Il concerne le *Saint-Jean*, appartenant à Trévache, auquel une lettre de Henri III, du 22 janvier 1576, accordait, sous réserve de les rendre ou d'en payer la valeur, deux bâtardes de bronze, pesant l'une 2.570 et l'autre 2.499 livres (2) semées de fleurs de lis et de croissants. Elles furent délivrées par le garde des munitions du Roi en la marine au Havre.

Ce qui caractérise aussi cette navigation, c'est la rareté relative des prêts aux aventures de la mer (3), si répandus dans les autres branches du commerce maritime havrais. La plupart des marchands de Rouen sont propriétaires en partie de leurs navires ; leurs ressources leur permettent de ne pas faire appel à cette forme de crédit. Ils sont plutôt con-

---

(1) On voit que l'ordonnance sur la marine de mars 1584, qui réglementait l'armement des navires marchands, ne fit que consacrer un état de fait depuis longtemps établi, et que légitimaient les dangers que couraient les navires aussitôt en mer, même lorsqu'ils étaient à l'ancre devant un port. A maintes reprises des pirates viennent exercer leur industrie en rade du Havre, et ces pillards ne sont pas toujours des étrangers.

(2) Reconnaissance du 3 février 1576. Il reste toutefois un doute sur la destination réelle de ce navire. Il avait été affrété pour trois mois en septembre 1575 au compte du Roi afin de servir dans l'armée navale partie du Havre sous le commandement de M. de Richebourg lors de la cinquième guerre de religion. En septembre 1582, il était en arrêt en Espagne, où le capitaine était décédé.

(3) J'évite avec intention de parler de prêts à la grosse aventure. Cette expression n'est pas employée à cette époque. Son équivalent serait la haute aventure, qui n'est d'usage que pour les corsaires ou les expéditions périlleuses, et dont le taux est beaucoup plus élevé.

sentis soit aux hommes de l'équipage, soit aux capitaines auxquels les navires appartiennent, et généralement pour leur avitaillement. Le taux est fixé invariablement à 30 ou 35 °/₀, identique à celui des voyages à la pêche de Terre-Neuve ou dans la Baltique.

Il était toujours accordé au capitaine, aussi bien dans cette navigation que pour les autres, un pot-de-vin ou chausses que celui-ci répartissait à son gré entre ses officiers mariniers. En relation avec le tonnage du navire, il était payable ordinairement en espèces. Parfois pourtant il est convenu en marchandises : une caisse de sucre pesant 300 à 400 livres à donner au capitaine au prix qu'il coûtera en Barbarie aux marchands (1). D'autrefois, indépendamment du pot-de-vin, les affréteurs accordent au capitaine et à l'équipage une somme déterminée de portage en marchandises (2).

La clause ordinaire des contrats d'affrètement interdisant les portages de marchandises pour le compte de l'équipage, sans le consentement des marchands, n'y était introduite qu'en vue d'empêcher des abus qui eussent préjudicié au bon chargement des navires. Leur étendue échappe à l'appréciation car, ou les matelots se livraient à cette pacotille avec leurs fonds propres et alors il n'en subsistait aucune trace, ou ils s'employaient pour des parents ou des amis qui jugeaient superflu de ne pas s'en rapporter à une entente verbale. Aussi si le portage, dont on ne pourrait dénier l'importance puisqu'il fut l'origine, jusqu'au XVIII[e] siècle, de beaucoup de maisons de commerce havraises, est très répandu, — moins peut-être que pour les voyages transatlantiques — en saisit-on difficilement le mécanisme précis. Je n'en ai trouvé que l'exemple ci-dessous, que je transcris in-extenso en raison de sa rareté :

« Vallery Le Boullenger, prêt à partir pour le voyage de Barbarie dans le *Jehan*, maître Pierre Simon dit Gargarin, confesse que par Jean Mollot le jeune lui a été baillé pour la somme de dix livres de marchandises propres pour le pays de Barbarie, et a promis icelle marchandise employer à autre

(1) Affrètement de la *Mignonne*, 26 juin 1573.
(2) Trois cents écus pour l'*Étoile-d'Or*, 200 pour l'*Espérance*, en 1587.

marchandise et vendre ou trocquer aud. pays de Barbarie et icelle apporter en ced. port et havre de Grâce avec ses autres portages, sauf les périls et fortunes de la mer qui en attend led. Mollot dans led. navire durant led. voyage. Au retour duquel navire sera la marchandise qui aura été trocquée et provenue desd. dix livres de marchandises dud. Mollot partagée par lesd. Le Boullenger et Mollot chacun par moitié, autant l'un que l'autre, sans que icellui Le Boullenger soit tenu rendre ni restituer aud. Mollot aucune chose de lad. somme, fors la moitié de lad. marchandise qui aura été trocquée par delà. Et s'il ne vendait ou trocquait lad. marchandise il sera seulement sujet de la rendre aud. Mollot comme elle lui aura été baillée (1). »

On aurait aimé connaître la composition de cette pacotille jugée d'un placement aisé, mais il ne faut pas trop exiger des documents d'autrefois.

Il existe aussi un accord entre Loutrel, facteur de Trévache, et Langloys, son ancien tonnelier au Maroc, qui, ayant acheté de concert pour 300 liv. de marchandises, s'engageaient respectivement à les échanger et à s'en renvoyer la valeur en autres marchandises (2). Mais cela n'est plus du portage mais bien du commerce.

Ces pacotilles devaient se composer de produits de prix sous un petit volume, la place étant limitée. A l'occasion, il était rémunérateur de rapporter des oiseaux et des animaux exotiques qui trouvaient au Havre un excellent marché (3).

Cependant ces hors-d'œuvre ne figurent jamais dans les chartes-parties ; elles ne mentionnent que les produits les plus couramment importés. Le reste est englobé sous la dénomination vague « d'autres marchandises ».

En tête des exportations marocaines vient le sucre, soit en

---

(1) 6 janvier 1575.

(2) 23 décembre 1577.

(3) Achat d'une poule de Barbarie par les échevins en 1576 ; d'un perroquet et d'un rat de Barbarie offerts à la duchesse d'Elbeuf en 1585 (Arch. comm. AA 33 et CC 225). En 1574, parmi les portages du capitaine de la *Madeleine*, revenant des Canaries, se trouvaient « 300 oiseaux serins » (Déclaration du 8 janvier 1575).

pain, en caisses de 18 à 20 pains, soit en panelle ou sucre rompu, soit en « castonnade » (1).

L'importance considérable prise par le sucre dans les chargements venant du Maroc donne la mesure des profonds changements qui se sont opérés dans ce pays depuis cette époque. Il est incontestable qu'alors le Sous marocain se trouvait dans de tout autres conditions économiques qu'aujourd'hui. Rien n'est plus significatif à ce point de vue que le développement de la canne à sucre, introduite depuis plusieurs siècles par les Arabes (2), au point qu'elle fournissait le plus sérieux élément de fret, tandis que maintenant l'importation du sucre européen tient une place notable parmi les entrées au Maroc (3).

Il semble d'ailleurs que la seconde moitié du XVI^e^ siècle fut particulièrement favorisée au point de vue de la production du sucre. Les premiers sultans saadiens s'occupèrent de répandre la culture de la canne à sucre et d'améliorer le système des pressoirs en usage. El-Mansour, troisième sultan de la dynastie, qui régna de 1580 à 1603, fit construire un palais pour lequel il paya poids pour poids le marbre d'Italie en sucre marocain (4). Comme alors le sucre était cher et le marbre bon marché, c'était pour le fournisseur une opération avantageuse.

Après le sucre venait son résidu, les mélasses, transportées en futailles (5), les cuirs, dont l'exportation par Mogador, le port qui remplaça Agadir, fermé au XVIII^e^ siècle par Sidi-Mohammed, est encore considérable (6), la laine en gru

(1) Il y a trente ans les gamins havrais parlaient encore couramment de castonnade, comme leurs grands-pères du XVI^e^ siècle. Ils prononçaient réglisse comme on l'écrivait au XIV^e^ siècle, « rigolisse ». Ces persistances linguistiques locales sont aujourd'hui bien près de passer à l'état de souvenir.

(2) Au moins depuis le XIII^e^ siècle, si l'on en croit Léon l'Africain.

(3) On comptait par tonneau d'affrètement 10 quintaux, 3 ponsons (le ponson du Havre était de 164 pots) ou 4 caisses de sucre en pain ; 3 caisses, 4 barriques ou 20 quintaux de panelle ou de cassonade.

(4) H. Lorin. Le Maroc au XVI^e^ siècle. *Journal des Savants*, 1905, p. 676.

(5) 2 bottes, 2 pipes, 3 ponsons ou 4 barriques par tonneau. De même que les panelles elles servaient à faire le fond ou morte-charge du navire.

(6) 70 ou 75 cuirs verts ou secs de bœuf, 4 fardeaux de 75 cuirs de chèvre par tonneau. En 1600 les cuirs se comptent à raison de 80 cuirs secs gorge coupée ou 6 balles de chèvre en poil à 60 cuirs par balle.

ou estrache (1), — l'élevage se fait partout et surtout dans la région de Casablanca, — les câpres (2), la cire (3), les amandes et les dattes (4), les plumes d'autruche, les produits originaires du Sud et des oasis de l'intérieur, dont les débouchés naturels étaient Agadir et Safi.

On ne voit jamais figurer le morfil ou ivoire, non plus que la poudre d'or, bien qu'il dut en arriver à la côte par les caravanes transsahariennes. Cette omission s'explique peut-être par le peu d'encombrance de ces marchandises. Au surplus les nombreux navires havrais qui faisaient chaque année escale au Sénégal et en Guinée étaient plus à portée d'en recueillir.

Si les chartes-parties renseignent suffisamment sur la nature des exportations marocaines, il est regrettable qu'elles soient muettes en ce qui concerne les marchandises d'échange. On peut affirmer que l'industrie rouennaise en fournissait la plus grande part, sans pouvoir malheureusement préciser davantage. Ce qu'on connaît de plus complet à cet égard, et c'est bien peu, est donné par M. Gosselin (5) à propos du pillage du *Caïman* et du *Don-de-Dieu* en 1587. Ils transportaient des toiles blanches, cardes, clous, papiers, cordes, ficelles pour emballer les sucres, barils, peignes, poudres, etc.

Parmi le chargement d'aller de la *Fortune*, en 1586, se trouvaient 153 quarts et 32 ponsons de futailles neuves, montées, bien liées et assemblées.

Dans l'état rudimentaire où étaient les ports du Maroc, — il est même inutile de parler au passé, leur outillage s'étant bien peu perfectionné —, il était indispensable de séjourner longtemps sur les rades. En attendant que les

---

(1) Varie par tonneau de 10 à 15 quintaux ou 4 balles.

(2) 3 ponsons ou caisses par tonneau.

(3) 20 quintaux par tonneau.

(4) 3 ponsons par tonneau. Les marchandises diverses devaient être comptées « à l'équipolent », celles de poids à 22 quintaux et demi. Les dattes formaient quelquefois une partie notable de la cargaison. Le navire hollandais la *Fortune*, affrété en 1586, avait chargé à Safi 30 ballots de cuirs de chèvre, 143 quarts et 4 ponsons de câpres, 21 caisses, 3 demi-caisses et 26 ponsons pleins de petits paniers de dattes, plus quelques barillets de mêmes marchandises (Déclaration du 8 mai 1587).

(5) Gosselin, *ibidem*, p. 155.

opérations de transbordement fussent terminées, car il fallait compter avec le flegme traditionnel des Orientaux pour qui le temps existe si peu, les navires, balancés par la grande houle de fond qui s'avance en se gonflant pour s'écraser en écume sur la plage, se tenaient toujours prêts à reprendre le large au premier signe de tempête. Les ports du Sud, mieux abrités et plus sains d'abords, plus fréquentés aussi, étaient bien préférables à Larache.

Mais la durée du déchargement et du chargement était fonction du nombre de gabares, barcasses ou « azabres » (1) dont les capitaines pouvaient disposer ; plus exposées à la déferle en raison de leurs formes et de leur faible tonnage, elles étaient souvent immobilisées, et cela d'autant mieux qu'il n'apparaît pas dans les affrètements qu'une saison fut plus préférée qu'une autre. Aussi le terme moyen du séjour était-il de soixante-dix jours, oscillant entre soixante et quatre-vingt-dix. Encore prévoyait-on un supplément facultatif donnant droit pour le capitaine à une indemnité journalière.

On ne voit nulle part que des stations aussi prolongées sur un littoral qui même aujourd'hui passe à bon droit pour inhospitalier aient été funestes aux navires qui le fréquentaient. Au moins n'en ai-je trouvé qu'un seul cas et cette unique exception témoigne en faveur de l'habileté de nos marins. En 1571 ou 1570, le *Marcou* se perdait en Barbarie. Par la suite aucun des navires partis pour le Maroc n'est signalé comme « périclité ». Il est vrai que dans ce genre de documents les péripéties du voyage sont rarement signalées. Il paraît toutefois impossible que des accidents graves se soient répétés sur les côtes marocaines sans avoir été l'objet de rapports quelconques, alors que les autres événements de mer sont assez fréquemment signalés.

S'il n'est fait, en seize ans, qu'une seule fois mention d'un naufrage, par contre jamais on ne trouve une allusion quelconque aux corsaires marocains. On se plaint bien des exactions des Espagnols, des pirateries des Anglais et des Hollandais, mais pas une fois ne sont mis en cause les gens du

(1) Déposition du 7 mars 1582.

Maroc (1), ces audacieux corsaires qui, au siècle suivant, ravageaient l'Atlantique, poussaient jusqu'à Terre-Neuve (2) et s'avançaient même jusqu'à l'entrée de la Manche, jusqu'au travers de Guernesey (3).

J'inclinerais à voir dans cette surprenante immunité, si contraire à l'idée que l'on se fait communément des marins de l'Islam occidental, l'effet d'une habile diplomatie commerciale, sachant se concilier les indigènes et s'assurer leur concours, peut-être même leur sympathie. Les Normands, l'histoire de leur établissement dans ce carrefour des races qu'est la Sicile est là pour en témoigner, sont de compréhension fort large quand leur intérêt est en jeu et très respectueux des croyances des peuples chez lesquels ils s'établissent, quand ils y trouvent leur compte. Ce n'est pas chez eux qu'on pourrait retrouver cet étroit prosélytisme, cette aveugle intolérance, qui ont couvert de ruines les merveilleuses colonies de certaines nations. Commerçants ils étaient, commerçants ils sont restés et ils ont su concevoir et mener à bien les heureuses tractations qui leur ont servi de sauvegarde dans leurs fréquentations avec les populations berbères et arabes.

Cette sécurité dans les transactions, si on la rapproche de ce qu'on peut déduire de l'état de l'agriculture et de l'élevage tel qu'il apparaît par la nature et l'étendue des exportations, donne à penser que les révolutions intestines dont le Maroc fut toujours agité n'affectaient que la surface, et que les récits qui nous en ont été conservés se ressentent de cet ardent soleil du Midi qui amplifie et transfigure les images. Il est bon au surplus d'insister sur ce défaut en quelque sorte chronique, et que seule la *pax gallia* pourra faire disparaî-

---

(1) Non plus que pour les autres navires. Les seules dépositions relatives aux courses des Barbaresques concernent les Algériens (les Turcs, comme on dit alors).

(2) Déclarations des 10 janvier et 18 juin 1626.

(3) Jusqu'au XVIII[e] siècle ces corsaires écumaient nos côtes de l'Atlantique. En 1725 deux pirates de Salé, l'un de 8 et l'autre de 12 canons, ayant attaqué des navires marchands dans les parages de Bretagne, Maurepas envoya à leur poursuite la frégate havraise la *Thétis*, de 26 canons et de 150 hommes d'équipage, qui mit à la voile de Brest le 1[er] juin (Arch. de la Marine, au Havre, lettres ministérielles des 27 mai et 10 juin 1725).

tre, que les dynasties marocaines ont, jusqu'au XVIII[e] siècle, toutes été renversées sous le prétexte qu'elles étaient trop favorables aux Chrétiens et aux Juifs. Successivement, sous l'accusation sacrilège de pactiser avec les Infidèles, les Almovarides, les Almohades, les Mérinides sont tombés. Les chérifs saadiens, qui dominent à partir du milieu du XVI[e] siècle, subiront le même sort pour une raison analogue et laisseront la place aux Alides du Tafilelt. L'histoire contemporaine nous montre qu'à ce point de vue la mentalité de la féodalité marocaine ne s'est pas modifiée.

Ce n'est pas à dire que les raïs salétins et autres des mêmes parages n'aient pas eu à se reprocher quelques peccadilles envers nos marins. Les marchands rouennais, leurs facteurs, nos capitaines, s'employaient à l'occasion à racheter des captifs, quittes à se faire rembourser par eux ou leurs familles (1), mais il ne paraît en aucune manière que ces malheureux aient été capturés sur des navires trafiquant avec le Maroc.

Cette navigation, un moment si florissante, s'interrompt brusquement en 1588. Ce n'est pas, comme pour le reste du commerce maritime havrais pendant les années de la Ligue, un sensible fléchissement : c'est une suppression. Elle est interrompue jusqu'à la pacification qui fût l'œuvre de Henri IV. Quand elle reprend, les habitudes ont été bouleversées et elle n'est plus qu'un pâle reflet du fructueux négoce précédent.

Le Havre et Rouen portèrent le poids des redoutables concurrences auxquelles nos divisions avaient laissé le champ libre. Ce ne sont plus leurs navires qui font escale aux échelles de l'Occident. Pendant ce paroxysme des guerres de religion, ces deux ports tiennent le parti de la Sainte-Union des Catholiques, tandis que les corsaires de Dieppe et de La Rochelle écument la mer au nom du roi de Navarre. Ils se joignent aux coureurs anglais et hollandais et dans la

(1) 413 liv. 5 s. donnés par Jean Ansel en 1574 pour racheter Guill. Lecrocq, de Sainte-Adresse ; 43 écus un tiers pour Pierre Dieppedalle, de Canteleu, détenu à Larache ; 206 écus pour Jean Pelley, de Honfleur ; 150 liv. pour Pierre Bourg, de Honfleur.

Manche, où presque tout nous est hostile, est tendu un filet dont les mailles serrées laissent peu de chances aux navires havrais d'échapper.

De ces dangers, nous payâmes la rançon à la paix. La place est prise par les navires de Dieppe, et surtout par les marins hollandais, qui vont devenir, pour près d'un siècle, les rouliers de la mer. Nos compatriotes, à la longue, oublieront le chemin de ces régions longtemps si connues des Havrais, perdront le souvenir de ce Maroc qui, s'éloignant de plus en plus de l'Europe, s'enfonçait chaque année plus avant dans la barbarie.

Et c'est là la grande, la principale raison de la décadence du commerce marocain. L'Empire du Couchant qui tant de fois avait incliné vers la civilisation du nord la rejeta sous la poussée des haines farouches que les Maures d'Espagne, persécutés et martyrisés par une nation qui expie encore cette faute, y apportèrent. D'agriculteurs devenus pirates ils seront désormais les implacables ennemis de tout ce qui se rattachera par la religion et les mœurs à leurs bourreaux.

Il serait toutefois exagéré d'affirmer que les relations entre la Normandie et le Maroc aient à cette date complètement cessé (1). Les marchands rouennais pendant longtemps encore y auront des représentants et le nom de la puissante famille des Legendre s'y perpétuera jusqu'à Colbert. La présence de consuls français à Salé serait à elle seule une indication (2) si des mémoires cités par M. Paul Masson n'établissaient que, même à la fin du XVII[e] siècle, nous exercions encore un certain commerce avec Tétouan, Salé, Safi et Agadir (3).

---

(1) Le 22 mai 1640, le *Saint-Jean*, de 200 tonneaux, cap. J.-B. Legendre, partait de la rade du Havre pour faire voyage en Barbarie.

(2) Gaspard de Rastin, de Marseille, consul de la nation française à Salé en 1635 (Procuration donnée par Etienne Bredel, maître de navire, au Havre).

(3) Sinon par le Havre au moins par d'autres ports, des expéditions étaient faites pour le Maroc dans les premières années du XVII[e] siècle. Le 6 décembre 1605, Arnoult De Lisle, qui en 1601 prenait le titre de « ci-devant premier médecin de l'empereur de Maroque », demeurant à Paris, paroisse Saint-André-des-Arts, rue de l'Hôtel-Saint-Denis, passait procuration à Catherine Duret, sa femme, pour fréter ou faire fréter tel nombre de navires qu'elle verrait bien être, tant pour aller en Barbarie que autres lieux que bon lui semblerait. Il avait déjà donné pareille procuration devant les notaires du Châtelet le 16 juillet précédent.

En ce qui concerne le Havre, ses relations pacifiques avec le Maroc semblent bien s'arrêter à 1610, après avoir été languissantes pendant plus de vingt ans. Les registres du tabellionage ne contiennent par la suite rien sur ce sujet et il est improbable qu'un mouvement maritime d'une certaine importance ait persisté sans qu'il en soit resté quelque trace. D'ailleurs, après la mort d'Henri IV, se dessine une modification profonde des habitudes commerciales havraises. A l'ère de liberté pendant laquelle la persévérance, le courage et l'audace des marchands et des marins normands avaient amené le Havre à un degré de prospérité insoupçonné va succéder le règne du privilège et du monopole. Quand il aura montré son impuissance, cent ans après, l'attention et l'intérêt se seront portés vers d'autres points et l'Afrique n'attirera plus que les trafiquants de « bois d'ébène ».

Mais je sors du domaine où je m'étais limité. En exposant ce que j'ai pu, par une chance inespérée, recueillir sur ce côté particulier de l'activité havraise et normande au XVI^e^ siècle, j'ai tenté d'apporter quelque clarté sur une page peu connue de l'histoire de notre marine. J'ai essayé de montrer que ce pays, demain peut-être le plus beau fleuron de la France africaine, est pour la Normandie et pour le Havre une très ancienne connaissance.

*
* *

Dans les pages qui précèdent j'ai résumé les indications de toute nature qui ressortent de l'examen des contrats et déclarations ayant trait à la navigation avec le Maroc. Je pense qu'il ne sera pas superflu d'y ajouter la liste, avec quelques détails pour chacun, des navires dont j'ai retrouvé les noms. C'est une statistique un peu aride sans doute. Pourtant, en pareille matière et pour une époque où, malgré les travaux de l'érudition contemporaine, il reste tant de problèmes à éclaircir, une statistique établie sur des documents indiscutables me paraît supérieure à tous commentaires.

Cette énumération comprend, en dehors des navires signalés entre 1571 et 1588, un navire ayant effectué un voyage

en 1568, et ceux trop rares qui s'échelonnent jusqu'en 1610, année qui, je le répète, paraît marquer pour le Havre, au moins d'après les registres du tabellionage, la disparition définitive de cette navigation. On obtient ainsi, en quarante ans, un total de 115 navires.

1568

Le *Jacques*, de 80 tonneaux, cap. Jean Aubert. Affrété par Louis Barbot, de Rouen (1).

1571

La *Marie*, de 70 tonneaux, cap. Jacques Jollis, de Fécamp. Retour à Anvers (2).

La *Bonne-Aventure* *, de 50 tonneaux, cap. Guillaume Delannay, pour Safi et le Cap de Guay. Retour au Havre ou Rouen. Affrété par Louis Barbot, Eustache Trévache et Adrien Le Seigneur (3).

Le *Marcou*, cap. Charles Doctelonde. Affrété par Jacques Le Seigneur. Perdu à la côte de Barbarie, antérieurement à 1572.

1572

Le *Jacques* *, de 80 tonneaux, cap. Yvon Bénard, de Fécamp, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Jacques Le Seigneur.

Le *Lion* *, de 90 tonneaux, cap. Jean Le Grand dit Carrat, de Fécamp, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Barthélemy Hallé (4).

La *Louise* *, de 100 tonneaux, cap. Nicolas De Lallée, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par le même.

---

(1) D'après une transaction du 29 juillet 1574. Louis Barbot étant né à la Rochelle était probablement protestant.

(2) Quand le port de retour n'est pas mentionné c'est que le retour était prévu pour le Havre. De même les capitaines dont le nom n'est pas suivi d'une indication de lieu étaient originaires ou demeuraient au Havre.

(3) L'astérisque indique l'existence du contrat d'affrètement dans les registres du tabellionage.

(4) Etait de retour en septembre, le capitaine étant décédé pendant la traversée. Une partie de la cargaison, composée de sucres et de cuirs, avait été avariée, le navire s'étant couché sur le côté dans le port et ayant fait beaucoup d'eau, « ce qui souvent est advenu et advient à d'autres navires dans ce dit port ».

La *Madeleine* *, de 65 tonneaux, cap. Louis Maze, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Pierre Lubin.

Le *Don-de-Dieu*, de 80 tonneaux, cap. Robert Esnault Avait terminé son déchargement en mai 1572. Son affrètement doit être de l'année précédente.

La *Marguerite*, de 70 tonneaux, cap. Nicolas Durande, de Fécamp (1).

La *Licorne* *, de 100 tonneaux, cap. Jacques Jollis, de Fécamp, pour Larache. Affrété parTrévache et Ad. Le Seigneur.

Le *Don-de-Dieu* *, de 90 tonneaux, cap. Robert Esnault, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Barth. Hallé.

Le *Nicolas* *, de 75 tonneaux, m^e^ Michel Laisné, de Fécamp, pour le Cap de Guay. Retour au Havre ou à Anvers si Flessingue est au pouvoir du roi d'Espagne. Paraît être parti de Fécamp. Affrété par Jean de Palme Carille, de Rouen.

La *Bonne-Aventure*, de 50 tonneaux, cap. Guillaume Lenfant, de Fécamp.

Le *Petit-Ange*, cap. Jean Thomas, de Roscoff. Etait de retour en octobre 1572.

L'*Espérance*, de 70 tonneaux, cap. Mathieu Haistre. Venait en octobre de faire un voyage pour le compte de Trévache (2).

Le *Jacques*, de 60 tonneaux, cap. Jacques Pellerin, de Fécamp, pour Larache.

La *Charité* *, de 65 tonneaux, cap. Jean Lye, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Barth. Hallé (3).

1573

La *Bonne-Aventure* *, de 70 tonneaux, cap. Jacques Campion, de Fécamp, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Michel Mariage.

---

(1) Peut être le même que celui signalé par E. de Fréville comme ayant été capturé en 1573. La *Marguerite* était encore au Havre à la fin d'août 1572.

(2) Trévache, le 17 octobre, était encore redevable au capitaine de 1104 livres sur son fret. Anne Vetier, stipulant pour son mari, lui donne hypothèque sur les marchandises se trouvant dans la « ceulle » de Pierre Breton, hôtelier. C'est là un exemple, entre beaucoup d'autres, de l'importante part prise par les femmes de cette époque dans les affaires commerciales de leurs époux.

(3) Pour partir à la fin de janvier 1573. Pris par des coureurs anglais et conduit en Angleterre, en mars suivant, à son retour du Maroc. (E. de Fréville, *ibidem*, p. 483-484).

La *Licorne* *, de 120 tonneaux, cap. Pierre Simon dit Gargarin, de Rouen, pour Safi et le Cap de Guay. Retour au Havre ou à Rouen. Affrété par Ad. Le Seigneur et Trévache.

L'*Espérance* *, de 70 tonneaux, cap. Mathieu Haistre, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par les mêmes (1).

La *Jeannette* *, de 60 tonneaux, cap. Nicolas Sense, pour Safi et le Cap de Guay. Retour au Havre ou à Anvers. Affrété par Nicolas du Renel, de Paris.

Le *Jonas* *, de 80 tonneaux, cap. Pierre Joliboys, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Michel Mariage. Etait de retour en octobre, ayant eu des avaries dans sa cargaison (2).

La *Petite-Trinité*, de 50 tonneaux, cap. François Abamon, de Roscoff. Etait au Havre en avril.

La *Mignonne* *, de 80 tonneaux, cap. Jean Doctelonde, pour Safi et le Cap de Guay. Retour au Havre ou à Anvers. Affrété par Fernand Albar, Simon Sévère et Théseren, d'Anvers.

Le *Neptune*, de 80 tonneaux, cap. Nicolas Vasse, pour le Cap de Guay. Affrété par Nicolas du Renel, de Paris, et Olivier Drieu, de Rouen (3).

La *Pucelle* *, de 110 tonneaux, cap. Nicolas Petit, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Trévache.

La *Martine*, de 60 tonneaux, cap. Nicolas Mennessyer, de Fécamp. Retour au Havre ou à Calais.

L'*Aignel* *, de 60 tonneaux, cap. Nicolas Hervieu, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Barth. Hallé.

Le *Lion*, de 70 tonneaux, cap. Jean Godefin, de Saint-Valery-en-Caux, pour Safi et Lisbonne. Retour au Havre, à Calais ou à Dunkerque.

Le *Jacques*, de 90 tonneaux, cap. Nicolas Maze, de Fécamp.

L'*Aigle* *, de 60 tonneaux, cap. Jean Hébert, de Honfleur, pour aller à Safi porter 51 ballots de toile blanche au compte de Barth. Hallé et continuer ensuite sa route sur le Brésil.

---

(1) Pillé en mer en septembre 1573, d'après E. de Fréville.

(2) Le 11 avril, Corberan de Cardaillac, sieur de Sarlabos, gouverneur du Havre, prête à Jérôme Lhorry, bourgeois au total et victuailleur pour moitié du *Jonas*, 200 liv. à l'aventure, à 35 %.

(3) Parti du Havre en avril, arrivé au Maroc en mai et reparti en juillet. Perdu contre la jetée du Sud le 17 août en voulant entrer au Havre pendant une tempête. On ne put sauver que l'équipage.

Le *Foucquet*, cap. Robert Hérault.

La *Brasseresse*, de 105 tonneaux, cap. Jean Bourdel dit Bense, de Fécamp, pour Safi et San-Lucas de Barameda. Retour au Havre, à Calais ou à Dunkerque.

Le *Baptiste*, de 90 tonneaux, cap. Michel Denormendye, de Fécamp. Etait de retour en janvier 1574.

1574

Le *Dauphin* *, de 110 tonneaux, cap. Jean Brocques, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Jacques Le Seigneur et Michel Mariage.

Le *Mouton* *, de 80 tonneaux, cap. Pierre Duclos, d'Ingouville (1), pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Barth. Hallé.

La *Jeannette* *, de 55 tonneaux, cap. Nicolas Sense, pour Safi et le Cap de Guay. Retour à Dunkerque ou à Anvers. Affrété par Pierre Lubin.

La *Bonne-Attente* *, de 100 tonneaux, cap. Mathieu Haistre, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Barth. Hallé. Etait de retour en septembre.

Le *Jonas* *, de 60 tonneaux, cap. Nicolas Amauris dit Beaufils, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Ad. Le Seigneur.

Le *Pélican* *, de 110 tonneaux, cap. Nicolas Hardy, d'Octeville (2), pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Barth. Hallé.

La *Pucelle* *, de 110 tonneaux, cap. Nicolas Petit, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Barth. Hallé et Trévache.

La *Mignonne* *, de 100 tonneaux, cap. Girard Le Testu, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Barth. Hallé.

L'*Espérance* *, de 70 tonneaux, cap. Nicolas Portier, pour Safi et le Cap de Guay. Retour à Calais ou à Dunkerque. Affrété par Trévache.

La *Barbe*, cap. Roger Poictou.

Le *Jacques*, de 90 tonneaux, cap. Nicolas Maze.

---

(1) Paroisse limitrophe du Havre, qui lui a été annexée en partie en 1787 et totalement en 1852.

(2) Grosse paroisse à 7 kilomètres du Havre. A fourni quantité de marins à cette époque.

Le *Saint-Jean-le-Fort* *, de 200 tonneaux, cap. Pierre Simon dit Gargarin, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Barth. Hallé et Trévache.

Le *Cerf-Volant*, de 70 tonneaux, cap. Jean Turgis, de Quillebeuf. Retour au Havre ou à Dunkerque. Affrété par Jérôme Théseren, d'Anvers.

1575

Le *Serpent*, cap. Jean Aubert le jeune. Retour à Calais.

La *Nuée*, de 100 tonneaux, cap. Jean Boudet.

La *Mignonne*, de 100 tonneaux, cap. Girard Le Testu, pour le Cap de Guay. Affrété par Barth. Hallé (1).

La *Licorne* *, de 130 tonneaux, cap. Jacques Bontemps, de Rouen, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Trévache.

Le *Jean* *, de 100 tonneaux, cap. Jean Le Vavasseur, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Barth. Hallé. Etait de retour en avril 1576.

L'*Aventure*, cap. Collombel, de Fécamp.

1576

Le *Saint-Jean*, de 200 tonneaux, cap. Pierre Simon dit Gargarin. Affrété par Trévache (2).

1577

La *Perle* *, de 60 tonneaux, cap. Jean François, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Trévache pour la moitié et par Laurent Hallé et Jean Alexandre, de Rouen, pour l'autre moitié.

La *Bonne-Aventure* *, de 40 tonneaux, cap. Guillaume Rémont, pour Larache. Affrété par les mêmes (3).

---

(1) Pris le 15 septembre 1575 par un corsaire de Flessingue.

(2) Le navire le *Brave*, de 150 tonneaux, construit au Havre, cap. Guillaume Grenier, cap. pour le Roi en la marine, avait été affrété par Barth. Hallé suivant contrat passé à Rouen le 1er octobre, prorogé au Havre le 17 novembre. L'affrètement fut annulé d'un commun accord le 2 décembre à la demande de Hallé, « qui aurait entendu nouvelles dudit pays comme la traite ne se faisait librement ». Le navire fut vendu à Gênes en 1579.

(3) Navire acheté à Dunkerque.

La *Barbe* *, de 40 tonneaux, cap. Michel Costé, pour Larache. Affrété par les mêmes.

La *Barbe* *, de 45 tonneaux, cap. Michel Costé, pour Larache. Affrété par les mêmes (1).

La *Perle* *, de 60 tonneaux, cap. Jean François, pour Safi et Larache. Affrété par Laurent Hallé pour moitié et par Jean Alexandre et Ad. Le Seigneur pour le reste.

Le *Signe* *, de 60 tonneaux, cap. Nicolas Buisson, pour Safi et Larache. Affrété par Trévache.

Le *Chérubin*, de 80 tonneaux, cap. Louis Le Mire, de Rouen, pour Larache (2).

1578

Le *Scipion* *, de 120 tonneaux, cap. Nicolas Motte, pour aller à Safi et au Cap de Guay y décharger des marchandises pour le compte de Michel Mariage et continuer ensuite son voyage vers le cap Vert, les Antilles et autres lieux.

L'*Espérance* *, de 110 tonneaux, cap. Mathieu Haistre (3), pour San-Lucas de Barameda, Safi et le Cap de Guay. Affrété par Trévache (4).

Le *Petit-Lion* *, de 70 tonneaux, cap. Guillaume Hervieu, pour Safi et Larache. Affrété par Laurent Hallé et Jean Alexandre.

La *Marie-Bonne-Fortune* *, de 60 tonneaux, cap. Etienne Cavellyer, pour toucher à Safi pour le compte de Trévache en allant au Brésil (5).

1579 (6)

Le *Neptune* *, de 50 tonneaux, cap. Guillaume Sense, pour

---

(1) Le premier affrètement est du 20 avril et le second du 11 octobre.

(2) Pris à son retour et conduit à Séville.

(3) Fait prisonnier en Espagne lors d'un voyage à San-Lucas de Barameda, il y mourut en 1582.

(4) Trévache avait fait construire ce navire au Havre l'année précédente ; le prix de revient, non compris l'artillerie, fut arrêté à 8.856 liv. 1 s. 6 d. (Acte du 23 décembre 1577).

(5) Dans quelques actes ce navire est nommé le *Jonas*. Obligé de relâcher au Havre par mauvais temps, il y déchargea une partie des ballots de toile destinés à Safi, qui avaient été endommagés par l'eau de mer.

(6) Pour cette année il convient d'ajouter le *Nicolas*, de 80 tonneaux, qui se trouvait en mer pour le voyage de Barbarie au 16 septembre.

Safi et le Cap de Guay. Affrété par Michel Mariage et Cornélis Cuper, de Rouen. Etait de retour en octobre.

Le *Petit-Serpent* *, de 60 tonneaux, cap. Nicolas Michel, pour Safi, le Cap de Guay et Larache. Affrété par Barth. Hallé.

Le *Petit-Lion* *, de 60 tonneaux. cap. Guillaume Hervieu le jeune, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Trévache.

1580

La *Catherine* *, de 40 tonneaux, cap. Guillaume Vallée, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Barth. Hallé (1).

La *Barbe* *, de 50 tonneaux, cap. Jean Le Dentu, de Harfleur, pour aller porter 50 ballots de toile à Safi au compte de Barth. Hallé et faire route ensuite vers le Brésil et la côte des Cannibales.

L'*Espérance* *, de 120 tonneaux, cap. Jean Bernier, pour Safi et les Canaries. Affrété par Trévache.

L'*Arbre-de-Vie* *, de 80 tonneaux, cap. Jean Le Dentu, pour Safi, Larache ou le Cap de Guay. Affrété par Trévache.

Le *Bon-Vouloir* *, de 80 tonneaux, cap. Jean Boudet, pour les Canaries, Safi et Larache. Affrété par Trévache. Etait de retour en octobre 1581.

La *Bonne-Aventure* *, de 50 tonneaux, cap. Jean de Saint-Martin dit Gaillardize, pour Safi et Larache. Affrété par Trévache.

1581

L'*Isabeau* *, de 70 tonneaux, cap. Jacques Le Jeune puiné, pour Safi et le Cap de Guay ou Larache. Affrété par Barth. Hallé.

L'*Espérance* *, de 120 tonneaux, cap. Cardin Haistre (2), pour Safi, le Cap de Guay et les Canaries. Affrété par Trévache.

L'*Aventureuse* *, de 80 tonneaux, cap. Jean Scot, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Trévache.

La *Jeannette*, de 80 tonneaux, cap. Jean de Huiseville dit Cordier, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Barth. Hallé.

---

(1) Pris en mer par Jean Vimarc, corsaire de La Rochelle, vers le mois d'octobre.

(2) Maître posé au navire en l'absence de son père Mathieu Haistre.

1582

Le *Mignon,* de 50 tonneaux, cap. Noël Martel, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Trévache.

L'*Espérance* *, de 90 tonneaux, cap. Jean Becquet, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Trévache.

1583

L'*Espérance* *, de 120 tonneaux, cap. Cardin Haistre, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Trévache.

L'*Ange*, cap. Guillaume Gosselin, de Dieppe. Etait arrivé du Cap de Guay en novembre.

1585

L'*Aventureuse* *, de 100 tonneaux, cap. Jean Scot, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Trévache.

L'*Espérance* *, de 120 tonneaux, cap. Cardin Haistre, pour Safi et le Cap de Guay. Au retour devait s'arrêter à la Hogue afin de savoir si le déchargement devait se faire au Havre ou bien à Londres ou à Flessingue. Affrété par Trévache.

L'*Aventureuse* *, de 100 tonneaux, cap. Jean Scot, pour Safi et le Cap de Guay. Retour au Havre ou à Londres. Affrét. par Trévache (1).

L'*Espérance* *, de 90 tonneaux, cap. Jean Becquet, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Michel Duboys, de Rouen.

1586

L'*Etoile-d'Or* *, de 50 tonneaux, cap. Étienne Geffroy le jeune, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Cornélis Cuper.

Le *Petit-Ange*, de 65 tonneaux, cap. Guillaume Parmentyer, de Sainte-Adresse. Etait de retour en mars. Affrété par Olivier de Cœmure, de Saint-Omer.

La *Fortune* *, de 120 tonneaux, cap. Jérôme Cornison, de Hollande. Affrété par Michel Duboys, de Rouen (2).

---

(1) Affrètement du 9 août ; le précédent était du 28 février.

(2) Pris en mer à son retour, travers de Douvres, par un corsaire zélandais.

L'*Espérance* *, de 130 tonneaux, cap. Cardin Haistre, pour Safi. Affrété par François Marc, de Rouen, avec une charte-partie simulée pour Santuval, en Portugal, et retour à Calais ou à Dantzig.

1587

Le *Dauphin* *, de 80 tonneaux, cap. Jacques Coquet, de Dieppe, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Cornélis Cuper.

La *Bonne Aventure* *, de 55 tonneaux, cap. Jean Lyon, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Michel et Nicolas Mariage frères.

L'*Etoile-d'Or* *, de 50 tonneaux, cap. Etienne Geffroy le jeune, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par les mêmes.

L'*Espérance* *, de 120 tonneaux, cap. Cardin Haistre, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par François Marc.

L'*Etoile-d'Or* *, de 40 tonneaux, cap. Etienne Geffroy le jeune, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Michel et Nicolas Mariage frères (1).

L'*Espérance* *, de 120 tonneaux, cap. Raoulin Bernard, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par François Marc.

La *Sirène*, de 50 tonneaux, cap. Guillaume Gamare. Etait de retour en janvier 1588.

Le *Caïman* *, de 100 tonneaux, cap. Nicolas Le Roy, pour Safi et le Cap de Guay. Retour au Havre, à Calais ou à Dunkerque. Affrété par Alexandre de Coenne, de Londres (2).

Le *Don-de-Dieu* *, de 150 tonneaux, cap. Jean Monnier, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Cornélis Cuper (3).

---

(1) Affrètement du 31 juillet; le précédent était du 12 mars. La différence de tonnage pour le même navire d'un voyage à l'autre se retrouve assez fréquemment. Le navire fut vendu à la Rochelle à la fin de l'année.

(2) Venait de faire son retour de Dartmouth, où il avait été mené l'année précédente en revenant de Terre-Neuve au Havre. Le capitaine, qui en était seul propriétaire, l'avait racheté de ses capteurs.

Le 13 octobre il reconnaissait que Hugues Athenous de Goujon, lieutenant du gouverneur du Havre, lui avait prêté quatre pièces d'artillerie, dont 2 pesant chacune 810 livres et les autres 710, pour joindre aux 2 pièces qu'il possédait déjà. Elles furent restituées au retour, d'après une quittance du 11 juillet 1588, ce qui laisse supposer que le voyage s'était effectué sans encombre. A cette date il était en partance pour l'Espagne.

(3) Pillé en mer, à son voyage d'aller, par deux ou trois navires anglais équipés en guerre. Il venait d'effectuer son premier voyage à Terre-Neuve. Il avait été construit par le capitaine, qui y avait un intérêt d'un douzième; le surplus appartenait à Cuper.

1588

L'*Heureuse*, de 80 tonneaux, cap. Jean Dupont le jeune. Était de retour en avril.

La *Diane* *, de 100 tonneaux, cap. Cardin Haistre, pour Safi et le Cap de Guay. Affrété par Michel et Nicolas Mariage frères (1).

1596

Le *Cerf-Volant*, de 80 tonneaux, cap. Corneille Anthoinson, de Flessingue. De retour du Cap de Guay en octobre. Avait été affrété à Middelbourg par Romain Moisant, Salomon Jense et autres.

1600

Le *Nicolas*, cap. Pierre Martel, de Dieppe. Avait opéré sa décharge en juin au Havre.

Le *Chevalier-de-la-Mer*, de 60 tonneaux, cap. Ambroise Lorens, d'Amsterdam, arrivé en juillet de Safi.

Le *Poste* *, de 70 tonneaux, cap. Martin Frémont, de Honfleur, pour Safi et Salé. Part de Honfleur et doit retourner à Rouen. Affrété par Pierre Treillault, de Paris.

1601

L'*Arbre-Doré* *, de 80 tonneaux, cap. Jean Le Grin, pour le Cap de Guay et Safi. Retour à Calais ou à Emden (Allemagne). Affrété par Jean Hesse et Chrétien Thibault, de Rouen.

1602

Le *Dauphin*, de 100 tonneaux, cap. Adrien Corneille, et le *Cerf-Nageant*, de 160 tonneaux, cap. Roullant Dericqson, tous deux de Middelbourg, affrétés le 5 octobre par Robert

---

(1) Appartenait à un marin réputé, Jean de Cauquigny, sieur de Tuville, alors commissaire pour le Roi en la marine, à Fécamp. Le fret convenu était de 1.800 écus, quelle que fût la quantité de marchandises rapportée, réserve faite de pillage ou de perte. Il devait être réparti conformément aux usages pratiqués dans les armements à la part. La *Diane* fut jetée à la côte sous la Hogue à son retour. Le capitaine et l'un de ses frères furent du nombre des noyés (Déclaration du 31 mai 1603).

Hallé, de Rouen. Partis du Havre et pillés en rade de Safi par quatre navires anglais équipés en guerre.

1605

Le *Lévrier-Blanc*, de 80 tonneaux, cap. Roulof Simonsen, d'Amsterdam.

1606

Le *Lévrier-Blanc*, de 80 tonneaux, cap. Roulof Simonsen, d'Amsterdam. Parti le 30 mai de Safi était arrivé au Havre le 21 juin avec 3.668 cuirs à gorge coupée et plusieurs balles de cuirs cabrouets.

1607

Le *Chasseur*, de 80 tonneaux, cap. Etienne Buisson, pris sur la côte de Barbarie par des navires anglais.

1608

L'*Oiseau-Montant* *, de 65 tonneaux, cap. Marc-Antoine Liet, de Dieppe, pour la côte de Barbarie. Retour à Rouen. Affrété par Jean de Saint-Léger, de Rouen.

1609

La *Marie-de-Saint-Vincent*, cap. Johannis de Gabaric, de Siboure, près Bayonne.

1610

L'*Espérance*, de 100 tonneaux, cap. David Barbault (1), de Dieppe. Arrivé de Barbarie le 20 juillet.

Ph. Barrey
Archiviste de la ville du Havre.

---

(1) David Barbault avait appartenu en 1596, comme contremaître, à l'équipage du *Dauphin* et du *Poste*, cap. Jean Guérard, de Dieppe, dont l'expédition est considérée comme ayant été la première entreprise française au Maragnon. En réalité les navires havrais fréquentaient ces parages depuis plusieurs années (au moins dès 1584 : charte-partie de l'*Espérance*, 14 novembre 1584 ; de la *Bonne-Aventure*, 3 février 1586 ; de l'*Espérance*, 16 décembre 1593).

LE HAVRE TRANSATLANTIQUE
DE 1571 A 1610

AVANT-PROPOS

Dans : les Normands au Maroc au XVI^e^ siècle, *Ph. Barrey a rappelé que le port du Havre était de fondation récente. Il convient que nous insistions sur ce point pour mettre en plus vif relief le mérite des premiers navigateurs du Havre-de-Grâce.*

A la fin du XV^e^ siècle, des trois ports qui avaient occupé le sommet de la péninsule cauchoise, celui du Chef-de-Caux avait été emporté par la mer ; ceux de Leure et de Harfleur, envahis par les galets et les sables, ne pouvaient plus servir d'abri régulier. A l'heure où la découverte du Nouveau Monde imprimait à la navigation un essor sans précédent, la France se trouvait dépourvue d'un port à l'embouchure de la Seine.

Depuis quarante ans cette situation avait retenu l'attention du pouvoir royal sans qu'il y ait été apporté de remède. Sur les conseils du vice-amiral du Chillou, François I^er^, le 7 février 1517, ordonna la construction, dans les marais de Grâce, d'un havre où les navires pourraient aisément arriver et sûrement séjourner.

Entrepris immédiatement, les travaux furent rapidement conduits. Dès la fin de 1518 les aménagements permettaient déjà l'entrée des nefs royales l'Hermine *et la* Loyse (1). *Peu à peu des perfectionnements y furent introduits et dès le milieu du siècle le Havre-de-Grâce se trouvait en mesure de suppléer pleinement les ports dont il était l'héritier.*

---

(1) *Commémoration du IV^e^ Centenaire de la fondation du Havre.* Ph. Barrey. *Origines et fondation du port et de la ville du Havre.* Le Havre, 1917, in-8, p. 28-67.

Tels furent les modestes débuts d'un port à fonctions variées, à la fois régional, industriel et commercial (1) *d'une grande place de commerce maritime où sont emmagasinés et où se vendent des millions de balles de coton et de sacs de café « ces rois du Havre » ; des milliers de tonnes de cacao et de cuivre, de minerais divers, de céréales, de graines oléagineuses, et, dans ces dernières années, de caoutchouc. Qui pourrait aujourd'hui reconnaître les anciens marécages de Leure ? Quelle prodigieuse prospérité et si rapidement acquise* (2) *! Qu'il me soit permis à ce sujet, quoique le moi soit haïssable, de rappeler un fait personnel à propos d'un projet qui, en touchant à la taxe du café, aurait pu compromettre ou entraver le développement toujours croissant du Havre et nos relations si anciennes et si amicales avec la République Brésilienne. En 1903, il était question de relever et de porter au taux de 156 francs le droit de 136 francs qui pèse sur le café. Il ne s'agissait pas seulement d'une menace, mais presque d'un fait accompli ; le budget était présenté, à la veille d'être voté et le ministre des Finances, dans un budget dont il avait été malaisé d'établir l'équilibre, faisait état des dix-sept millions que devait produire l'élévation du droit sur les cafés. Malgré l'heure tardive je n'hésitai pas, assisté de quelques personnes de bonne volonté et dont les intérêts devaient être lésés par la mesure proposée, de faire une vive et brusque campagne contre le droit de 156 francs, déjà si élevé et contre lequel nous avons longtemps et vainement protesté. Nous eûmes la bonne fortune de réussir dans notre entreprise contre le projet gouvernemental et, grâce au maintien du droit ancien, de voir se développer nos échanges sur les Etats-Unis du Brésil, s'affirmer chaque jour davantage l'importance des introductions de café et s'étendre plus loin le merveilleux rayonnement du Havre.*

J.-H.

---

(1) *Les Grands Ports de France*, par Paul de Rousier, page 49.

(2) Voir sur les travaux et les statistiques concernant le port du Havre les comptes rendus si intéressants de la Chambre de commerce du Havre, Chambre si active, si laborieuse, que préside avec tant de compétence, M. Joannès Couvert.

LE HAVRE TRANSATLANTIQUE

DE 1571 A 1610

INTRODUCTION

En terminant l'introduction de son ouvrage intitulé *Documents pour servir à l'histoire de la marine normande*, M. Charles Bréard exprimait un double regret. C'était, en premier lieu, que les documents qu'il publiait ou résumait, en si grand nombre qu'ils fussent, ne formaient point une suite complète et présentaient d'importantes lacunes. « Ensuite, ajoutait-il, on doit convenir que les informations qu'ils donnent, n'étant relatives qu'à un seul port de Normandie, ne sauraient avoir une portée générale, bien qu'on soit parvenu à recueillir certaines particularités qui ne sont pas sans utilité. Il nous reste donc un vœu à formuler, celui que d'autres après nous apportent un nouveau contingent de travaux à l'œuvre de notre histoire provinciale et maritime (1). »

Ces documents, cependant, quelles qu'en fussent les lacunes, apportaient la plus importante des contributions à la connaissance de la part prise par les marins normands, et surtout Honfleurais, pendant le dernier quart du XVI^e^ siècle, au grand mouvement maritime qui poussait les marchands et les aventuriers occidentaux vers l'exploitation des pays au delà de l'Atlantique. Sur bien des points même, jusqu'alors restés dans l'ombre, c'était une révélation. Grâce à eux

(1) Rouen, 1887, in-8, p. XIII.

et en s'aidant des renseignements extraits de sources analogues par M. Gosselin (1) on appréciait enfin, par fragments il est vrai, l'intensité des courants commerciaux qui, de la vallée de la Seine et du bassin parisien, se dirigeaient vers les marchés nouveaux.

C'est avec intention que j'associe ces deux régions. Leur histoire politique et économique est commandée par leur situation géographique et par les qualités de labeur et d'initiative des races qui s'y sont superposées. Ce serait une hérésie que d'essayer de limiter étroitement l'activité déployée par l'un quelconque des grands ports de la Normandie, aussi bien de cette époque que de la nôtre. Ils sont non seulement solidaires les uns des autres, mais encore les raisons de leur prospérité, débordant de leur province, sont subordonnées au développement général de cette partie de la France. La sève dont ils sont les exutoires, c'est la région la plus riche, c'est une des plus industrieuses du pays qui la fournit. Il n'est pas de catastrophe de régime, il n'est pas de malaise économique qui y survienne sans qu'ils en ressentent immédiatement le contre-coup direct.

Le rôle des ports normands n'est pas uniquement de recevoir. Ils redonnent en profits les encouragements qu'on leur accorde et ils le font largement, si largement même qu'ils fixent l'attention de personnages que leur naissance, leurs fonctions, paraîtraient devoir laisser complètement indifférents aux opérations du négoce. Telle est l'attraction qu'exercent leurs entreprises que s'y coudoient, en vue d'objectifs purement mercantiles, les classes les plus éloignées dans l'échelle sociale. L'humble matelot s'y mêle au grand seigneur ; de l'échoppe de l'artisan jusqu'au Louvre (2) des apports sans nombre viennent vivifier « la source féconde qui apporte l'abondance dans les Etats et la répand sur les sujets à proportion de leur industrie et de leur travail (3) ».

---

(1) E. Gosselin. *Documents authentiques et inédits pour servir à l'histoire de la marine normande et du commerce rouennais pendant les XVI^e^ et XVII^e^ siècles.* Rouen, 1876, in-8.

(2) Voir plus loin chapitre V. — Armateurs, marchands, intéressés.

(3) Louis XIV. Préambule de l'édit d'août 1669.

Les travaux de MM. Bréard et Gosselin, auxquels on pourrait ajouter ceux de M. de Fréville (1), forment un ensemble largement mis à contribution dans la magnifique synthèse de l'histoire de la marine française due à M. de La Roncière. Toutefois, ainsi que je l'ai marqué précédemment (2), les indications se rapportant au Havre ne se rencontrent qu'exceptionnellement en ce qui concerne le XVI[e] siècle et même pendant une bonne partie du suivant. Sans revenir sur des motifs déjà déduits, si les documents économiques du temps mentionnent plus rarement le Havre que les autres ports (3), ce silence doit être imputé plutôt à l'ignorance des textes inédits ou à leur absence qu'au défaut réel de commerce.

Rien ne le démontre avec plus d'évidence que l'exposé des renseignements recueillis sur la navigation transatlantique qui feront la base principale de cette étude. Dans les ouvrages que je viens de citer on trouve bien, mais peu souvent, quelques faits, quelques noms relatifs au Havre. Précisément parce qu'ils sont noyés parmi les textes se rapportant à Rouen et à Honfleur, on peut supposer qu'il s'agit là d'exceptions et que le grand port de la Manche, point d'attache aujourd'hui de la majeure partie de la navigation transocéanique, ne donnait lieu qu'à un mouvement maritime insignifiant. Tout au plus les esprits enclins à l'indulgence seraient-ils conduits à admettre que le trafic, tout à fait embryonnaire, y était loin d'atteindre l'ampleur du commerce des ports voisins.

On négligeait ainsi des témoignages contemporains. Par exemple, en 1603, les habitants du Havre avaient été déchargés de l'imposition de l'écu par tonneau en considération de ce que « pour tous moïens ils étaient propriétaires de 200 vaisseaux, ès-quels y en a six à sept-vingtz qui naviguent chacun an en Espagne, Flandre, Angleterre, Ecosse, Irlande, Péru, Brésil et autres païs étrangers et le surplus fait la pesche des morues aux terres neufves (4) ».

---

(1) E. de Fréville. *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen*. Rouen, 1857, 2 vol. in-8.
(2) Voir « *Les Normands au Maroc au XVI[e] siècle* ».
(3) Henry Lemonnier. *Histoire de France*, T. V, I, p. 277.
(4) Arch. de la Seine-Inférieure, C 1238.

Quelques années plus tard, en 1615, à propos d'un procès, les échevins avançaient que le Havre était la porte par laquelle entraient et sortaient la plupart des marchandises du royaume, sans mettre en compte « cette manne de poisson mourue qui est donnée à la France par la peine et le travail incroyable des habitants... Deux cents navires et plus, disaient-ils, s'approvisionnent tous les ans au Havre pour aller aux Indes orientales, occidentales, Espagne, Terre-Neuve, Canada et autres régions lointaines (1) ».

Si élevés que fussent ces chiffres, ils se rapportaient pourtant à cette période d'effacement maritime qui suivit la Ligue et la guerre avec l'Espagne. Bien auparavant, quand les Anglais occupèrent le Havre en 1562, ils y trouvèrent 157 bâtiments français, d'une jauge totale de 13.480 tonneaux, dont trois navires royaux et les nombreux longs-courriers de Dieppe, de Rouen et du Havre qui allaient au Brésil, aux côtes d'Afrique, aux Antilles et à Terre-Neuve (2).

La méthode suivie par MM. Gosselin et Bréard, d'aller rechercher dans les minutiers des notaires les documents indispensables à l'étude de la navigation, du commerce et de l'industrie, est la seule qui convienne pour une époque où les archives des Amirautés des ports n'existent plus (3). La tâche est lourde toujours, ingrate quelquefois, mais elle réserve à ceux qui l'entreprennent la plus grande satisfaction que puisse ambitionner un chercheur : jeter quelque clarté dans un domaine peu connu. C'est grâce à elle que le trafic du Havre peut être dégagé dans ses grandes lignes, parfois même connu dans ses détails, avec une précision et une abondance remarquables. C'est elle qui permet de retracer aussi complètement que la nature des documents le comporte les relations entretenues avec les contrées américaines

(1) Arch. comm., CC 36. Affaire de Lardinière, 1578-1657.

(2) Ch. de La Roncière. *Hist. de la Marine française*, IV, 40. J'ai déjà eu l'occasion de reconnaître que dans cet ouvrage se trouvent les indications les plus complètes qui aient été données jusqu'ici sur les navigations havraises.

(3) Il est très probable qu'il s'est produit pour ces papiers ce que l'on déplore, à si juste titre, pour ceux des autres institutions administratives. Les premiers titulaires les ont considérés comme leur propriété personnelle et les ont gardés en cessant leurs fonctions. De là à la destruction le pas a été vite franchi.

et africaines pendant quarante ans, de 1571 à 1610, par les marchands et les marins normands et spécialement par ceux du Havre.

J'avais eu tout d'abord la pensée de diviser cette étude en deux parties et de les traiter séparément. L'une aurait été réservée aux voyages ayant pour but les côtes africaines, l'autre aux expéditions envoyées en Amérique. Ce projet, tout logique qu'il paraissait être au point de vue géographique, avait l'inconvénient de ne pas tenir compte des destinations multiples de la plupart des navires. En effet, près des deux tiers des longs-courriers partis du Havre touchaient en Afrique avant de se lancer en plein Atlantique. Il n'était par conséquent pas possible d'éliminer une des deux destinations sans être obligé de revenir plus tard sur des choses déjà dites. Après mûre réflexion, j'ai été conduit à modifier mon idée primitive, tout en insistant de préférence sur la navigation avec le Nouveau Monde. Cette étude aura donc pour objet principal de faire connaître la navigation ayant existé entre le Havre et le continent américain — l'Amérique septentrionale mise à part — qu'elle ait eu ou non pour accessoire des escales africaines.

Par contre, j'en ai écarté tout ce qui concernait le commerce avec les côtes occidentales d'Afrique exclusivement, tant celui avec le Maroc, déjà traité, qu'avec la Sénégambie et la Guinée. Son importance est d'ailleurs beaucoup moindre et son organisation tout à fait différente, à peu d'exceptions près.

CHAPITRE PREMIER

Les sources

Tels qu'ils apparaissent d'après les publications des écrivains qui les ont consultés, les registres des tabellionages de Rouen et de Honfleur sont constitués par les minutes rédigées de la main des notaires ou de leurs suppléants,

dont ils délivraient des expéditions aux déclarants. J'étais donc naturellement conduit à penser qu'il devait en être de même au Havre. Grande a été ma surprise en constatant que le tabellionage du Havre se composait de deux catégories très tranchées de registres, dont l'une ne paraît pas avoir d'analogue ailleurs.

Tout d'abord, ce sont les minutes, contenant les actes écrits par les tabellions eux-mêmes, soit à leur écritoire, soit au domicile de leurs clients, assez souvent aussi à l'auberge (1). Les attributions des notaires étaient alors notablement plus étendues que celles de leurs confrères modernes. Il n'est guère de circonstance de la vie privée où il ne soit fait appel à leur ministère, jusqu'aux plus intimes (2) et aux plus futiles (3). Ils tiennent aussi lieu de huissiers, dressent des protêts à propos de lettres de change et signifient des sommations à des officiers de la marine royale peu pressés d'appareiller.

En dehors des minutes, en quelque sorte classiques, existent au Havre des registres formés par la réunion d'actes sous seing privé. Ils sont désignés sous le nom de registres des reconnaissances. Si l'on en excepte le premier, contenant les actes reconnus par leurs signataires devant les tabellions, de 1571 à 1573, tous les autres contiennent les dépôts annuels. Bien entendu ces documents ne se réfèrent pas toujours à l'année dans laquelle ils sont compris. Ils lui sont fréquemment antérieurs, l'enregistrement au tabellionage n'étant requis que lorsque le besoin de leur donner un caractère légal se faisait sentir.

De ces deux séries, extrêmement intéressantes et abondant en particularités curieuses, la plus riche est sans contredit

---

(1) Tandis qu'à Rouen les minutes du tabellionage déposées aux Archives de la Seine-Inférieure sont sur parchemin, celles du Havre sont toujours sur papier, ce qui en diminue singulièrement le volume.

(2) Indemnité accordée par Robert Boucher à une fille « qu'il avait connue charnellement » pour « l'ouverture de sa virginité et gésine » (1600). Procuration donnée par Henry de Castellane afin de faire sommer Marie de Brancas, sa femme, avec laquelle il était marié depuis trois ans et demi, de dire si elle entend parachever et consommer son mariage (1617).

(3) Pari entre un cordonnier et un pâtissier de ne pas boire plus d'un coup ou deux sans s'asseoir sous peine de payer six écus à l'autre (1593).

la seconde. A côté d'actes se rapportant à la vie sociale, contrats de mariage, testaments, inventaires, etc., les nombreuses chartes-parties des armements pour l'Afrique et l'Amérique y sont toutes comprises, sans pouvoir cependant affirmer qu'il n'y ait pas eu d'omission dans la formalité du dépôt au tabellionage ou qu'il ne s'en soit pas égaré avant la reliure. On y trouve aussi assez souvent des contrats d'affrètement, — il en existe également dans les minutes —, des déclarations précieuses sur les incidents et les péripéties des voyages et d'innombrables quittances, engagements et prêts aux aventures.

Il est infiniment fâcheux que les registres du tabellionage ne remontent pas plus haut. Il existe bien un recueil de reconnaissances s'étendant sur les trois premiers mois de 1557, mais il est isolé. Il porte en effet le numéro un, et le numéro deux, qui le suit immédiatement, est celui de 1571 à 1573. Pourtant le Havre, dès 1533, seize ans après sa création, possédait des tabellions. Leurs registres ne se retrouvent plus, soit qu'ils aient été emportés par les titulaires des charges, soit plus probablement qu'ils aient disparu au cours de la période troublée qui s'étend entre 1562 et 1570 (1). Des reconstitutions d'actes de vente d'immeubles font allusion, d'une façon un peu obscure, à cette destruction (2).

Il serait oiseux de regretter plus longtemps une perte irréparable. Ce qui reste permet encore une excellente récolte. A partir de 1571 les lacunes sont négligeables, particulièrement en ce qui concerne les registres de reconnaissances. De ces derniers il ne manque que l'année 1602. Jusqu'en 1610 trente-sept registres de reconnaissances et quatre-vingt-sept de minutes présentent une suite à peu près indiscontinue où

(1) Le Havre fut occupé par les Anglais d'octobre 1562 à juillet 1563. En 1569 les protestants, par un hardi coup de main, faillirent s'en rendre maîtres de nouveau. Il y eut bataille et quelques maisons eurent certainement à en souffrir. Vers 1569 et 1570 le tabellionage du Havre se tient hors des murs, dans le faubourg d'Ingouville.

(2) Renouvellement d'un don consenti vers 1557 devant les tabellions du Havre, dont le contrat a été perdu et qu'il n'y aurait « moyen de recouvrer pour autant que les registres des tabellions par devant lesquels le contrat aurait été fait et passé seraient perdus et aliénés pour les guerres civiles advenues en ce royaume ». 29 janvier 1572.

fourmillent les actes relatifs à la marine marchande, à la marine royale et aux armements en course.

Ces documents paraîtraient plutôt relever du domaine de l'Amirauté que des attributions du tabellionage. Il est surprenant de les voir abonder à ce point. Sans exagération, c'est par milliers qu'on les rencontre.

Cette particularité n'est pas spéciale au Havre. Elle s'observe également à Honfleur (1), à Rouen, et il devait en être de même à Dieppe, où les anciennes minutes ont, je crois, été brûlées lors du furieux bombardement de cette ville en 1694 par la flotte anglo-hollandaise.

L'Amirauté du Havre, instituée par édit de 1554, semble avoir joué, à ses débuts, un rôle purement juridique, limité aux contestations élevées entre marins ou marchands et à l'homologation des prises. Les habitudes contractées antérieurement se maintinrent longtemps au Havre, cependant de fondation récente. Elles durent être plus difficiles encore à extirper dans les anciens ports, où les échevins, ayant une possession d'état séculaire, frondèrent obstinément les prétentions de l'amiral.

Sous le règne d'Henri IV le pouvoir mieux établi prête un appui plus efficace à ses administrations. Un changement se manifeste. Il affecte surtout les prêts aux aventures, qui deviennent de plus en plus rares, sans doute parce que les officiers de l'Amirauté exigent qu'ils soient passés devant eux (2). Quant aux chartes-parties et aux contrats d'affrètement ils continuent à être rédigés entre les parties pour être reconnus ensuite au tabellionage.

L'état de ces registres est en général satisfaisant. L'écriture, bien que très variable, ne présente pas de difficultés sérieuses à la lecture, sauf pour les noms propres et dans les cas où le temps l'a altérée. Il en est malheureusement

---

(1) Pourtant dans cette ville les chartes-parties étaient passées, sinon toujours au moins quelquefois, devant les officiers de l'Amirauté (Dans les deux voyages effectués par le *Faucon-Volant* en 1579 et en 1581, suivant actes du tabellionage du Havre en date des 24 octobre 1579 et 20 mai 1581).

(2) L'ordonnance sur la marine de 1681 les reconnaissait comme valables quand ils étaient passés par devant notaires ou sous signatures privées.

qui se ressentent des mauvaises conditions où ils ont été placés jadis. Le registre des reconnaissances de 1602 a vraisemblablement été détruit par l'humidité, car ceux de 1603 et de 1604, le premier surtout, sont gravement endommagés ; les pages en sont pourries, l'encre à peu près effacée. Le papier, sous l'action de la moisissure, est devenu rose par places ; les feuillets adhèrent par un placage noirâtre qui a obligé à les décoller avec beaucoup de précaution.

Le minutier du Havre forme, je le répète, la principale source de cette étude ; la plupart des renseignements qu'elle contient en proviennent. Ce n'est pas à dire que j'aie négligé les ouvrages déjà publiés sur ce sujet, au moins quand il m'a été possible de me les procurer. Ce sont notamment l'*Histoire de la Marine française*, de M. de La Roncière, et les travaux de MM. Gosselin et Bréard.

Quant aux historiens havrais je n'ai eu, et j'en suis fâché, rien à leur emprunter.

Je comptais beaucoup sur un factum rédigé vers 1614, sans nom d'auteur, sous le titre : « Remonstrance très humble en forme d'advertissement que font au Roy et à Nosseigneurs de son Conseil les capitaines de la marine de France (1) ». C'est une énumération des sévices exercés sur nos équipages par les Espagnols et les Portugais, et il donne des renseignements qu'il serait probablement impossible de retrouver aujourd'hui.

Il faut cependant l'utiliser avec circonspection. Ce « Jardin des supplices » est, le simple rapprochement des documents du minutier du Havre avec les dates et les noms qu'il contient le démontre, une œuvre édifiée d'après des souvenirs personnels et une tradition orale parfois ancienne (2). Elle n'est pas établie sur les données solides fournies par une enquête régulière. C'est un réquisitoire plein de passion, un plaidoyer *pro domo mea*. Les détails qu'il cite peuvent être exacts ; il est à craindre qu'en bien des points ils aient été exagérés, peut-être de bonne foi, mais plus probablement

(1) Réimpression dans les *Nouvelles Annales des voyages*, 1843, I, p. 53-78.
(2) Cela s'observe surtout pour les dates ; beaucoup sont erronées.

avec intention. Il n'en est pas moins très intéressant à lire, ne serait-ce qu'au point de vue de la hardiesse de l'expression ; le ton se hausse dans certains passages et devient d'une âpreté qui n'est pas sans grandeur.

J'attribue cette « Remontrance » au capitaine havrais Jacques Barc et au capitaine Charles Fleury, de Rouen, commandant les navires l'*Espérance* et le *Choisy*. Elle aurait été produite à l'occasion du procès qu'ils eurent à soutenir contre l'ambassadeur d'Espagne et les intéressés au navire espagnol, le *Saint-Jean-Baptiste*, caravelle de 200 tonneaux chargée de cuirs, de cochenille et autres marchandises précieuses, qu'ils avaient capturées (1). La thèse qu'ils soutiennent est celle-ci : au-delà de la ligne des amitiés l'Espagnol fait aux navires français une guerre impitoyable ; la réciproque est justifiée et légitime. « Ce peut-il qu'entre égaux celui qui introduit la loi n'y soit sujet ? »

CHAPITRE II

Les origines

Ce sont les côtes et les îles américaines comprises entre les tropiques qui retinrent de préférence l'attention des navigateurs. Ces îles parfumées où l'on recueillait les bois rares, les cuirs, le sucre, les épices ; ces terres où des forêts impénétrables peuplées d'animaux étranges, de myriades d'oiseaux multicolores, recouvraient des fleuves immenses qui prenaient, disait-on, leur source dans des pays fabuleux ; ces contrées où les sauvages, pour des objets de peu de valeur, apportaient l'or, l'argent, les diamants, les perles, le corail, enthousiasmèrent de bonne heure les aventuriers en quête de profits. La renommée s'en répandit vite et dès le commencement du

(1) L'action judiciaire avait été mise en branle par le procureur général du Parlement, saisi de plaintes de marchands du Havre et de Rouen, vraisemblablement espagnols. Sur sa requête, le lieutenant général de l'Amirauté de France au siège de la Table de marbre fut désigné pour procéder à une enquête et à une saisie conservatoire (Arrêt du 2 octobre 1613).

XVI[e] siècle, quand les marins normands ne se bornent pas à enlever les navires venant des Indes (1), ils s'engagent à leur tour sur les chemins conduisant aux Eldorados.

Il n'est pas possible, en l'absence de documents certains, de préciser l'origine des navigations françaises vers le Nouveau Monde. Ce qu'on en sait c'est qu'elles sont sensiblement contemporaines des premiers voyages entrepris dans un but de découverte, de ceux de Colomb pour les Antilles et l'Amérique Centrale, de Cabral pour le Brésil (2). Quatre ans après ce dernier, Binot Paulmier de Gonneville, parti de Honfleur sur l'*Espoir*, de 120 tonneaux, dans l'intention d'aller aux Indes orientales, fut rejeté à l'ouest par une tempête et prit terre dans la partie méridionale du Brésil.

L'année précédente, c'est-à-dire en 1503, Christoval de Jaane coulait dans une anse nommée Paraguaçu, à la baie de Tous-les-Saints, deux navires français qui trafiquaient avec les indigènes.

Ce procédé radical d'écarter la concurrence n'était pas limité aux côtes brésiliennes. Il était employé dans toutes les contrées situées au pourtour de la mer des Caraïbes. Les instructions données en 1514 à Pedrarias Davila, gouverneur de Panama, lui recommandaient spécialement d'attaquer et de châtier les Français qu'il rencontrerait dans les Indes occidentales (3).

Il n'y a pas à s'étendre longuement sur des faits que tout le monde peut trouver dans les ouvrages spéciaux. En ce qui concerne uniquement le Havre, ses marins furent, dès ses

---

(1) Une barque espagnole capturée par Jean Fain, l'un des capitaines d'Ango, et recoussée par les Portugais, était estimée 200.000 ducats. Elle contenait huit caisses pleines de corail et de perles, trois coffres de lingots d'or, sans y comprendre les six à sept livres d'or de chacun des compagnons (Arch. comm. E E 83. Déclaration du 6 mai 1522). Un autre navire, venant de Calicut, pris en 1524 par la *Salamandre*, était chargé de poivre, de soie et d'éventails. (Arch. comm. EE 85, 1521-1525).

(2) En 1500. Les indigènes dirent à Cabral qu'ils avaient déjà vu des hommes blancs et aux cheveux blonds aborder chez eux. Le navigateur portugais supposa que ces précurseurs étaient des Français.

(3) H. Ternaux-Compans. *Notice historique sur la Guyane française.* Paris, 1843, in-8, p. 5 et 7.

premières années (1), attirés vers ces contrées qui, si riches qu'elles fussent en réalité, le paraissaient davantage à travers le mirage de l'éloignement et les amplifications des audacieux qui en revenaient.

Le vice-amiral Guyon Le Roy, seigneur du Chillou (2), vice-amiral de France, promoteur et constructeur du Havre, fut peut-être le premier des habitants de la ville naissante qui trafiqua au delà de l'Atlantique. Un de ses corsaires avait capturé en mer un navire de Gênes, le *Saint-Antoine-de-Padoue*, appartenant à Gaspar Centurione ; amené au Havre il fut adjugé de bonne prise. Un procès s'ensuivit et du Chillou fut condamné, par arrêt du Parlement, à restituer les marchandises et à des intérêts envers Centurione.

Pour s'en acquitter complètement il s'engagea, suivant une transaction homologuée par le Parlement, à rembourser ce qu'il restait devoir au cas où les navires qu'il avait envoyés aux Indes et au Brésil reviendraient avant un an (3).

Du Havre également partit en 1523 Giovanni Verrazzano pour rechercher un passage polaire vers les Indes du Cathay. Ne pouvant remplir sa mission à cause des tempêtes qu'il rencontra, il redescendit au sud. D'un rocher de Madère il s'élança à l'ouest, aborda la côte de la Floride, longea les côtes américaines, sillonna les eaux où gronde aujourd'hui l'emporium de New-York et, parvenu au 50e degré nord, prit sa route à l'est pour revenir à Dieppe.

La Normandie était prête à tracer au commerce français les voies des fécondes régions de l'Amérique tropicale. Elle avait des marins qui ne le cédaient à aucuns en intrépidité,

---

(1) Le Havre fut commencé en 1517. A la fin de l'année suivante les travaux étaient déjà assez avancés pour offrir un refuge assuré aux gros bâtiments de la marine de guerre.

(2) Au sujet de ce marin, qui servit avec honneur sous Charles VIII, Louis XII et François Ier, voir les quelques pages qui lui ont été consacrées dans les *Documents relatifs à la marine normande aux XVe et XVIe siècles*, par Ch. Bréard et Ph. Barrey, publiés par la *Société de l'Histoire de Normandie. Mélanges.* Rouen, 1906, in-8, p. 224-229.

(3) Gosselin, *ibidem*, p. 40, et Ch. de La Roncière, *ibidem*, III, p. 237-267. Parmi ces navires figurait peut-être le *Saint-Christophe*, de 160 tonneaux, parti de Honfleur en 1522. Capturé par les Portugais, cependant en paix avec la France, il était estimé valoir avec ses prises 40 à 50.000 écus d'or. (Arch. comm. EE 83, 1522-1527).

en courage et en persévérance ; en eux bouillonnait toujours le sang des écumeurs scandinaves. Ses marchands entreprenants étaient aussi prudents dans la préparation de leurs entreprises qu'obstinés à leur poursuite. Aux uns et aux autres il ne fallait qu'une chose pour fonder au delà de l'Océan un puissant domaine colonial et commercial tout à la fois: l'appui du pouvoir. Il leur manqua.

Habilement les premiers *beati possidentes* avaient pris les devants. Ils avaient recouru à la plus haute autorité de l'Europe civilisée, à celle qui détenait des Ecritures le droit de lier et de délier sur la terre. En 1493, au lendemain de la découverte du nouveau continent, le pape Alexandre VI Borgia, traçant une ligne de démarcation à cent lieues à l'ouest des Açores, frappait d'excommunication tout étranger qui s'aventurerait dans les possessions hispano-lusitaniennes (1).

Aux foudres de saint-Pierre, les Espagnols et les Portugais allaient se charger de donner la sanction indispensable. Dès 1522, le roi de Portugal ordonnait à ses capitaines, sous peine de mort, de couler tous les navires français qui seraient rencontrés aux Indes. En 1540, Charles-Quint lui donnait la réplique en prescrivant à ses marins de jeter sans merci nos équipages par-dessus bord (2).

Désormais, et jusqu'au moment où, sous les coups de Richelieu, l'Espagne laissera de lassitude tomber ses prétentions au monopole des mers américaines, une lutte implacable les ensanglantera. Passé la ligne des amitiés ce sera en tout temps la guerre avec les horreurs d'une époque où la vie humaine compte pour bien peu. La violence, hélas ! est génératrice de la violence. Aux traitements barbares dont nos équipages sont victimes répondront des représailles aussi atroces. Champions de la liberté des mers, deux Normands la revendiqueront avec la rude franchise des marins et avec toutes ses conséquences brutales : La mer, déclarent-ils, n'appartient à aucun prince plus avant que la balle du canon

---

(1) Le Père Du Tertre, dominicain, donne un extrait du texte de cette bulle dans son *Histoire générale des Isles de Saint-Christophe, de la Guadeloupe, de la Martinique et autres dans l'Amérique.* Paris, 1654, in-8, p. 30-31.

(2) Ch. de la Roncière, *ibidem,* III, p. 278 et 300.

peut aller (1) ! Autant dire qu'entre le ciel et l'eau le seul droit qui vaille s'écrit à coups de canon.

Les armateurs du Havre, de Rouen, de Dieppe, de Honfleur et des ports normands en relations avec l'Amérique, furent les premiers à supporter le poids de l'exclusivisme de nos rivaux. Mal instruit par des conseillers à l'âme vénale, tiraillé entre ses inclinations et les exigences de sa politique extérieure, François Ier oublia qu'il avait précédemment demandé ironiquement à voir l'article du testament d'Adam qui l'excluait d'une partie du monde. De concessions en faiblesses il se laissa imposer les volontés de son adversaire, et son successeur, un moment, l'imita (2). Jusqu'à la crise religieuse qui énerve l'autorité royale, ce sera sous une autre forme : le « Ne nous faites pas d'affaires ! » dont le XVIe siècle n'a malheureusement pas gardé le monopole.

Toutefois le bon plaisir royal n'est souvent qu'une formule de chancellerie. L'action gouvernementale est impuissante dans bien des cas à neutraliser les ferments d'indépendance qui persistent dans un royaume insuffisamment centralisé ; ses rouages ont encore trop de jeu ; ses agents sont désarmés devant les résistances qu'on leur oppose et ils sont accessibles à bien des influences. Les marchands connaissaient le moyen de faire oublier ces défenses réitérées et il n'est pas sûr d'ailleurs que les infractions aient été désavouées autrement que par des protestations de pure forme. Comment en juger autrement quand on trouve, en 1546, dans une flotte de 28 navires quittant le Havre à destination du Brésil, l'un d'eux au moins appartenant au personnage auquel incombait précisément le soin de faire respecter les interdictions royales, l'amiral d'Annebault lui-même (3).

Je suis tenté de voir dans cette expédition l'origine de la fête brésilienne donnée à Henri II au cours de la visite qu'il fit à Rouen en 1550. Peut-être avait-elle eu une première

---

(1) Factum pour Jacques Barc et Charles Fleury, cité par M. de La Roncière, *ibidem*, IV, p. 424.

(2) Défense du 20 octobre 1547 d'aller aux terres du roi de Portugal.

(3) Ch. de La Roncière, *ibidem*, III, p. 303.

répétition au Havre, sur la place publique qui a gardé pendant plus de deux siècles le nom de place des Cannibales (1). Quoi qu'il en soit cette exhibition des habiles metteurs en scène rouennais frappa vivement l'esprit du monarque.

Au reste, si impérieuses que fussent, dans la lettre, les défenses royales, elles ne paraissaient pas gêner outre mesure les armateurs normands, à en juger par le nombre des navires sortis des ports de Normandie pour les parages prohibés (2).

Le spectacle qu'il avait eu sous les yeux détermina Henri II à rompre avec les tergiversations antérieures, dont le plus clair résultat, tout en compromettant l'intérêt et la dignité du pays, était d'obliger nos marins à se transformer en contrebandiers. Sur son ordre, l'hydrographe havrais Guillaume Le Testu partit de Dieppe en 1551, ayant comme instructions de reconnaître les côtes du Brésil et d'en dresser la carte. Il aborda le long d'un îlot boisé situé près du cap Saint-Augustin, à l'entrée de cette rivière de Saint-Domingue dont on verra plus loin le nom figurer souvent dans les armements du Havre. Il y subsistait encore les vestiges d'un fort et de pêcheries d'où les Portugais avaient été chassés par les marins havrais (3).

Revenu en France après une traversée mouvementée, Le Testu signala à Henri II la magnifique situation de la baie

---

(1) C'est aujourd'hui la place du Vieux-Marché, mais elle portait déjà ce nom de Cannibales antérieurement à 1553.

(2) Voici en effet, d'après Gosselin, les navires dont il a retrouvé la trace au tabellionage de Rouen pour le Brésil et la Guinée. En 1539 la *Madeleine* est de retour à Fécamp du Brésil et de la terre des Cannibales ; en 1541 la *Perrine*, de la Bouille (petit port situé sur la Seine en aval de Rouen), pour le Brésil et la Guinée ; l'*Espérance* et le *François*, pour la Guinée ; la *Marye*, la *Fleurye*, la *Bonne-Aventure*, la *Marye*, la *Loyse*, pour le Brésil ; en 1542, la *Madeleine*, de retour au Havre du Brésil et de la Guinée ; en 1543 la *Catherine*, en voyage au Brésil et au cap des Trois-Pointes ; en 1544 l'*Autruche*, partie de Granville pour le Brésil ; en 1546 la *Bonne-Aventure*, de Quillebeuf, pour le cap des Trois-Pointes et le Brésil ; en 1549 la *Salamandre*, pour le cap Vert et le Brésil, la *Trinité* et la *Blanche*, pour le Brésil ; en 1553 la *Prumerolle*, pour la Guinée ; en 1554 la *Mule*, pour la Guinée et le cap des Trois-Pointes ; en 1564 la *Marie* et le *Saumon*, dans lesquels est intéressé un marchand havrais, Guillaume Berry, pour le Brésil à l'amont.

En 1557 Jacques de Cauquigny, de Fécamp, passait procuration aux fins d'affréter son navire, la *Serpente*, de 200 tonneaux, à ce même marchand pour faire le voyage du Brésil (E. de Fréville, *ibidem.*, p. 445-446).

(3) Ch. de La Roncière, *ibidem*, IV, p. 11-12.

de Rio-de-Janeiro (1). Le Roi confia au vice-amiral Durand de Villegagnon le soin d'y jeter les bases de la France antarctique. La flottille mit à la voile du Havre en juillet 1555 et arriva à destination le 10 novembre suivant.

Installé d'abord sur l'île qui porte aujourd'hui son nom, Villegagnon y établit le fort Coligny, qui croisait ses feux avec une batterie de deux pièces placée sur le rocher du Ratier (2). Sur le continent il fonda la bourgade de Henryville.

On sait que malgré le renfort de trois navires envoyés du Havre l'année suivante, sous la conduite de deux pilotes, l'un de Harfleur, Jean de Meun, l'autre de Honfleur, Jean Humbert, l'entreprise échoua, victime de cette épidémie morale qui pendant plus de trente ans allait accumuler tant de ruines.

Il en fut de même, pour des raisons différentes, de l'expédition armée au Havre en 1562, sous la direction de Jean Ribault et de René de Laudonnière, pour coloniser la Floride (3). Reprise, après l'expulsion des Anglais, par Laudonnière, qui menait avec lui trois navires havrais, l'*Elisabeth*, le *Breton* et le *Faucon*, dont étaient maîtres Jean Lucas, Michel Vasseur et Pierre Marchant (4), renforcée en 1565 par une escadrille équipée aux frais de Coligny, elle eût finalement un sort tragique. La plupart des marins et des colons furent égorgés par les Espagnols « non comme Français mais comme Luthériens (5) ».

---

(1) Dans son voyage de circumnavigation Magellan y avait relâché en 1519.

(2) Les bancs de sable situés devant Villerville, sur la rive sud de l'estuaire de la Seine, portaient déjà et ont conservé les noms de Ratier et des Ratelets.

(3) Il existe encore au Havre un vestige linguistique qui se rattache peut-être à cette expédition. La partie sud-est de l'avant-port a conservé le nom de Floride qu'elle portait déjà au xvi[e] siècle. — On écrivait généralement Fleuride. — Je n'ose affirmer cette origine car dans la toponymie de l'époque la Floride avait une signification moins localisée que de nos jours et s'étendait jusqu'à Terre-Neuve. Il n'est pas rare de voir désigner un navire comme allant à la pêche de la morue sur les côtes de la Floride.

(4) Le 27 avril 1572 Pierre Le Marchand, capitaine pour le Roi en la marine du Ponant, donne procuration afin de recevoir ses gages de capitaine entretenu et une partie de la somme de 533 livres à lui encore due pour le voyage qu'il avait fait à la Floride en avril 1564.

(5) Au nombre des survivants des équipages de Ribault et de Laudonnière qui guidèrent Dominique de Gourgues, le vengeur de ce massacre, se trouvait, réfugié chez les sauvages, c'est-à-dire chez les indigènes, un mousse du Havre, Pierre Debray.

A cette date, les marins havrais avaient recommencé, si même ils les avaient jamais abandonnés, leurs voyages particuliers. En 1564, Jean Bontemps, du Havre, capitaine en la marine royale, perd dans un combat naval la *Jeànnette* et l'*Espoir*, en croisant près de Saint-Domingue. L'année suivante, son *Dragon-Vert*, chassé d'Elmina, en Afrique, va combattre les Caraïbes de la Grenade. Puis, escortant deux bâtiments pour Sierra-Leone, il est assailli près du cap Vert par une flottille portugaise et perd 74 hommes sur 80. Enfin, en 1571, pris par les Espagnols sur son *Galion*, il est écorché vif et ses gens tués à coups de couteau par des esclaves, à l'exception d'un petit garçon qu'un nègre, par pitié, sauva du carnage (1).

De ce résumé, extrêmement condensé et réduit à ses lignes essentielles, il découle bien que depuis leur découverte les marins normands et havrais fréquentaient assidûment les côtes américaines. Si peu de noms et moins de détails encore sont parvenus jusqu'à nous, il faut l'imputer à l'indigence des documents et non à la rareté effective des expéditions. Le tabellionage de Honfleur, si consciencieusement étudié par M. Bréard, est incomplet, et ce qu'en a tiré cet écrivain témoigne de ses hautes qualités d'érudit. Je n'ai pas de raison bien plausible de juger autrement l'œuvre de M. Gosselin. Mais pour Dieppe, pour Fécamp, pour tous les autres ports de la province qui armaient au long-cours, nous ne connaissons rien de précis sur cette époque.

En ce qui concerne le Havre, je ne reviendrai pas sur ce que j'ai dit plus haut. On ne peut toutefois n'être pas frappé

(1) *Remonstrance*, etc., et Ch. de La Roncière, *ibidem*, IV, p. 82. Cette épouvantable exécution dut être précédée de circonstances restées inconnues. Comme à peu près tous les capitaines de navires havrais, Bontemps joignait à sa qualité de capitaine marchand celle, plus lucrative et aussi plus aventureuse, de corsaire, et c'est probablement à la suite d'un combat suscité par une tentative de piraterie qu'il trouva la mort. Sa veuve, Colette Duhamel, nommée tutrice de ses enfants mineurs par ordonnance de la vicomté de Montivilliers en date du 28 mai 1571, eut en effet à défendre ses enfants dans un procès qui leur fut intenté par un ambassadeur, sans doute d'Espagne (Procuration donnée le 17 novembre 1571 à Richard Lye afin de poursuivre ce procès par devant les commissaires à ce députés par le Roi ou par devant le Parlement de Paris). Sa succession, restée indivise, ne fut partagée entre ses deux filles qu'en 1595.

de cette circonstance que les indications fournies par le tabellionage pour les premières années de cette étude attestent que la navigation transatlantique y était déjà fort active. C'est une preuve incontestable que ses débuts étaient lointains, — le même argument s'impose pour les autres navigations havraises, — ce que corroborent au surplus les indications contenues dans l'ouvrage si fréquemment cité de M. de La Roncière, ainsi que le choix fait du Havre comme port de départ des entreprises colonisatrices de Villegagnon, de Ribault et de Laudonnière.

Quittons maintenant le domaine de l'incertain et de la conjecture.

CHAPITRE III

Importance de la navigation transatlantique
Directions suivies. Les escales africaines
Voyages au commerce et voyages d'exploration

Les registres du tabellionage renseignent de deux façons distinctes sur les armements entrepris en vue de trafiquer avec l'Afrique et l'Amérique. D'abord par les chartes-parties signées de tous les intéressés, marchands et marins, ensuite par les contrats de bomerie ou de prêts aux aventures, par les conventions entre les capitaines et les hommes de leurs équipages, enfin par les déclarations produites en diverses occasions, ordinairement en vue d'attester les particularités survenues en cours de traversée.

L'espace de quarante ans examiné ici se divise en deux périodes fort différentes l'une de l'autre en ce qui concerne l'intensité du mouvement maritime. La première, s'étendant entre 1571 et 1588, bien que troublée par les quatrième, cinquième et sixième guerres de religion, jouit d'une stabilité relative. Les transactions ne subissent que les contrariétés inhérentes à une époque où les pirateries sont si fré-

quentes qu'elles constituent un risque habituel de mer. Les armements commerciaux atteignent leur apogée, formant les cinq septièmes du total.

Bien différentes sont les années suivantes. En 1589 la guerre civile est partout ; Paris est le centre de la résistance où tout ce qui est hostile à Henri III et, après sa mort, au roi de Navarre, vient prendre le mot d'ordre. La Seine, au moins jusqu'au delà de Rouen, est aux mains du gouverneur du Havre, lieutenant général de la Ligue en Normandie, l'amiral André de Villars. Elle restera la grande voie de ravitaillement de la Ligue, tant que celui-ci n'aura pas vendu sa soumission. Pendant cinq ans ce seront des combats incessants entre les forces navales séquaniennes, auxquelles viendront se joindre les renforts malouins, et les navires de Dieppe appuyés des bâtiments anglais et hollandais. Les grands marchands de Rouen, quittant une ville trop exposée, viendront chercher refuge au Havre, doublement protégé par la mer et par sa position au sommet d'une péninsule. La navigation la plus suivie consistera à courir sus aux marins servant la cause royale. L'autre, la pacifique, en subira le contre-coup, sans toutefois disparaître entièrement. Ce sera une diminution, non une suppression.

Après 1594, année où Villars fait sa paix avec Henri IV, la guerre contre l'Espagne succède à la guerre civile. Les marins du Havre continuent leur métier de corsaires, cette fois contre un étranger que tous ont appris à détester. Ils vont jusqu'au Brésil enlever les navires espagnols, et ce sport leur paraîtra si rempli d'attraits qu'ils auront par la suite quelque peine à y renoncer.

Cependant le retour de la paix ne marque pas la reprise de l'activité précédente. Les pertes ont été lourdes pendant ces dix ans, beaucoup de maisons de commerce ont disparu et il s'en est formé peu d'autres. Seules les plus importantes ont passé la tourmente, mais la plupart touchent à leur fin. Les enfants de leurs fondateurs vont bientôt renoncer à l'état paternel, acheter des offices de judicature ou exercer des emplois dans la marine militaire.

En outre, les atterrages des possessions espagnoles semblent

plus sévèrement gardés que par le passé (1). Et puis, pendant nos déchirements, les Anglais et les Hollandais ont étendu leur empire sur la mer à notre détriment. Nous les rencontrons partout en concurrents heureux. Ce sont là autant de causes qui, jointes au triste état de la marine de guerre, font comprendre que le règne réparateur d'Henri IV soit, au point de vue maritime, très au-dessous de celui de son prédécesseur.

Avant d'entrer dans le détail des armements transatlantiques, je dois attirer l'attention sur une expression constamment usitée dans la toponymie du temps et qui reviendra souvent au cours de cette étude : le Pérou. Il ne s'agit nullement, on le conçoit, du Pérou baigné par l'Océan Pacifique, qui supposerait l'obligation de contourner l'Amérique méridionale, de doubler le cap Horn ou de franchir le détroit de Magellan. Jamais les navires havrais n'avaient pris cette route, plus dangereuse par la surveillance des Espagnols que par sa longueur. Je crois que le premier vaisseau havrais ayant visité les côtes du Chili et du Pérou fut la *Découverte*, commandée par le capitaine Dubocage qui, de 1707 à 1716, traversa deux fois le Grand Océan.

Ce qu'on entendait alors par Pérou, c'était toute cette longue étendue de côtes comprise entre l'Amazone et la Floride, ainsi que les îles de la mer des Caraïbes. Les termes « îles et terre ferme du Pérou » reviennent fréquemment dans les chartes-parties, beaucoup plus que les désignations d'Indes occidentales ou d'Indes du Pérou, sous lesquelles on les comprenait également.

Au sud de l'Amazone et jusqu'au détroit de Magellan, s'étendait l'Inde Amérique, dont le nom n'est jamais employé au Havre, bien que ses navires fissent de fréquentes escales au Brésil.

---

(1) En 1618 les marchands de Rouen remontraient au Roi que depuis quelques années ils s'étaient « retirés d'envoyer navires aux voyages de long-cours, comme Pérou, Brésil, Neuve-Espagne et autres lieux de la ligne pour y négocier, à cause des grandes et insupportables pertes qu'ils ont reçues par les Espagnols, qui se titrent souverains desdites terres... » (Arch. comm. de Rouen, A 23, 19 février 1618).

On rencontre parfois une autre expression dont le sens n'est plus très clair. Pour les voyages au Brésil on mentionne souvent le Brésil à l'amont, plus rarement le Brésil à l'aval. C'était une indication géographique d'usage courant, dont la valeur exacte nous échappe aujourd'hui. Elle ne peut s'entendre de voyages de part et d'autre de l'équateur puisqu'au nord de cette ligne, qui passe par l'embouchure de l'Amazone, commençaient les contrées du Pérou. Jusqu'à plus ample précision, je considère ce terme comme sous-entendant une extension des traversées de chaque côté d'un point qu'il ne m'est pas possible de déterminer — peut-être le cap Saint-Roque, — au sud jusqu'au Rio-de-la-Plata, au nord jusqu'à l'Amazone.

Je ne pense pas qu'il faille à ce propos faire entrer en ligne de compte les vents dominants soufflant sur cette partie des côtes sud-américaines ; ils viennent des régions est, n'inclinant franchement au sud-est qu'au-dessous de Rio-de-Janeiro.

Dans les armements en course, rarement dans ceux au commerce, un voyage à l'aval est l'équivalent d'un voyage dans l'ouest, d'où vient le vent d'aval.

Pendant ces quarante ans, j'ai relevé, pour le Havre seulement, trois cent soixante-trois navires pour l'Amérique, répartis très irrégulièrement, ainsi qu'en témoigne le tableau suivant.

ANNÉES	Nombre de navires	Pour le Brésil seulement	ANNÉES	Nombre de navires	Pour le Brésil seulement
1571. . .	10	2	1590 . . .	10	1
1572. . .	19	9	1591 . . .	5	»
1573. . .	16	8	1592 . . .	4	»
1574. . .	8	3	1593 . . .	8	1
1575. . .	14	3	1595 . . .	7	3
1576. . .	7	»	1596 . . .	3	»
1577. . .	15	2	1597 . . .	4	»
1578. . .	11	4	1598 . . .	8	1
1579. . .	9	6	1600 . . .	4	»
1580. . .	12	7	1601 . . .	5	»
1581. . .	17	7	1602 . . .	4	»
1582. . .	23	5	1603 . . .	12	2
1583. . .	32	5	1604 . . .	5	»
1584. . .	20	3	1605 . . .	6	»
1585. . .	22	2	1606 . . .	3	1
1586. . .	11	»	1607 . . .	2	»
1587. . .	7	4	1609 . . .	2	»
1588. . .	7	»	1610 . . .	5	»
1589. . .	6	»			

Dans ce tableau les barques attachées aux navires sont comptées comme bâtiments distincts. Leur tonnage ne diffère que de peu de celui de certains petits navires qu'on trouvera mentionnés à l'appendice.

On remarquera qu'il y a trois années sans armements : 1594, 1599 et 1608. La première de ces lacunes s'explique aisément. Villars venait de faire sa soumission à Henri IV et, par conséquent, de se déclarer contre les Espagnols (1). Il y eut flottement chez les armateurs, incertains de la sécurité de leurs bâtiments, exposés à être pris par les ennemis aussi bien que par les amis de la veille (2).

---

(1) Ils le lui firent payer cher. L'année suivante, fait prisonnier à Doullens, il fut tué de sang-froid.

(2) Ce fut d'ailleurs ce qui arriva cette année même pour la *Princesse* et l'*Espérance*, capturées au Pérou par le capitaine Allain, de Londres, et conduits à Plymouth. En représailles Villars avait mis arrêt sur l'argent et les biens appartenant à des marchands anglais. Les intéressés à ces navires, au nombre desquels se trouvait Scudéry, ayant eu l'imprudence d'envoyer à

Pour 1599 l'explication est moins aisée. Il y eut des circonstances locales restées ignorées. Au Havre, l'année paraît avoir été signalée par une grande agitation dans les esprits, concomitante peut-être de l'opposition parlementaire à l'enregistrement de l'édit de Nantes. En mars se place le drame mystérieux des Raoulin, dernières victimes expiatoires de la Ligue (1).

Quant à l'absence d'expéditions en 1608, elle est la conséquence de la diminution graduelle observée depuis vingt ans dans cette navigation. Le souffle commençait à manquer à nos marchands ; leur attention, avivée par les entreprises de Champlain et de Du Gua de Monts, se portait de préférence vers l'Amérique septentrionale. Là, au moins, ils étaient sûrs de ne pas se heurter à l'exclusivisme espagnol. Ils ne pouvaient entrevoir que, grâce à nos fautes innombrables, ils allaient préparer le lit où s'installerait un siècle et demi plus tard une nation aussi industrieuse que persévérante dans ses ambitions.

Ainsi que le démontre le tableau précédent, le trafic américain apparaît déjà très intense en 1571, année qui ne comprend pourtant que trois mois, d'octobre à décembre. Avec des fluctuations, inhérentes aux conditions des armements à cette époque, il se maintient fort actif jusqu'en 1588, atteignant son maximum entre 1581 et 1585. Durant ces cinq ans on ne relève pas moins de cent quatorze navires envoyés en Amérique. A très peu de chose près c'est le tiers du chiffre obtenu en quarante ans.

L'importance de cette navigation s'accroît encore si on fait entrer dans les résultats obtenus au Havre ceux indiqués pour

---

Londres deux députés pour en réclamer la restitution, ceux-ci furent emprisonnés à la requête des marchands anglais lésés. Cela valut au tabellionage une relation succincte des cérémonies qui accompagnèrent la rentrée de la ville sous l'autorité royale.

(1) Les trois frères Raoulin, officiers et fils d'un avocat du Havre, furent tués à l'Hôtel de Ville, au cours d'une lutte provoquée par leur arrestation. Leur mort, qui n'a jamais été expliquée, doit se relier aux ultimes frémissements des querelles religieuses, car deux des victimes au moins étaient protestantes. Ce qui épaissit encore l'ombre qui entoure cette sanglante tragédie, sur laquelle l'imagination a brodé à l'infini, c'est qu'ils furent tous trois inhumés dans l'église Notre-Dame.

Honfleur, ce qui est assez logique, les deux ports de l'estuaire de la Seine partageant alors les mêmes préoccupations commerciales. En ajoutant donc aux trois cent soixante-trois navires (1) du Havre les quatre-vingts mentionnés tant dans l'ouvrage déjà cité de M. Bréard que dans le tabellionage havrais, auxquels on doit joindre deux navires partis de Harfleur pour le Brésil en 1586 (la *Fleur-de-Lis* et l'*Espérance*), on arrive à un total de quatre cent quarante-cinq navires (2) (dont cent trente-six de 1581 à 1585). Ce chiffre se rapproche ainsi de celui obtenu pour le Havre seulement pendant le même espace de temps pour les navires se livrant à la pêche à Terre-Neuve et au Canada. Il reste sensiblement en deçà du nombre des bâtiments employés au cabotage international avec l'Espagne et le Portugal.

Si on distingue les armements effectués au Havre, suivant qu'ils ont été faits avant et après 1588, et qu'on les répartisse en tenant compte de leurs destinations, telles qu'elles sont énumérées par les chartes-parties ou à défaut dans les autres documents qui les font connaître, on obtient l'état ci-dessous où, du premier coup d'œil, apparaît l'écart énorme qui sépare ces deux périodes.

	Navires destinés					
	Pour l'Afrique et le Pérou	Pour le Brésil exclusivement	Pour l'Afrique et le Brésil	Pour le Brésil et le Pérou	Pour le Pérou seulement	Totaux
	—	—	—	—	—	
1571 à 1588.	125	70	25	7	33	260
1589 à 1610.	22	10	56	»	15	103
Totaux.	147	80	81	7	48	363

La période de guerre qui s'étend de 1589 à 1598 est, malgré les circonstances défavorables, plus animée que la sui-

(1) Sur ce nombre deux cent quatre-vingt neuf figurent avec leur charte-partie au tabellionage.

(2) Je dois faire observer que les indications fournies par M. Bréard sont, il a eu soin de le préciser, incomplètes en raison des lacunes présentées par les registres qu'il a consultés. Ceux du Havre n'y suppléent qu'en partie seulement. C'est donc un chiffre minimum qui est obtenu, la part de Honfleur dans cette navigation étant certainement supérieure à celle que les documents ont donnée jusqu'ici.

vante. Il est visible qu'une défaveur s'attachait de plus en plus à ces entreprises. Après un léger soubresaut, elle s'accentuera au cours des dix premières années du règne de Louis XIII. Quand les navires havrais reprendront en nombre le chemin des Antilles, ils n'iront plus chez l'étranger mais dans la France tropicale.

On est surpris que cette navigation américaine ait si souvent pour escale la côte occidentale d'Afrique. A première vue un tel déroutement paraît inexplicable. M. Bréard s'était déjà demandé (1) s'il n'avait pas comme objectif la traite des noirs; il avouait n'avoir rien trouvé qui pût confirmer cette hypothèse.

Bien que le nombre des documents que j'ai consultés soit beaucoup plus élevé, et surtout présente un ensemble plus homogène que ceux venus à la connaissance de cet historien, je ne suis pas en mesure de faire une autre réponse. Parmi les milliers d'actes de tout ordre ayant trait à cette navigation, il ne s'en est rencontré aucun qui, d'une manière si vague qu'elle fût, fasse allusion au trafic des nègres. La question reste donc en suspens.

Sur trois cent soixante-trois navires, deux cent vingt-huit sont indiqués comme touchant en Afrique. C'est donc là un élément de la navigation transatlantique fort important, qu'on est amené à considérer de près pour essayer d'en déterminer la cause.

La traite des nègres peut avoir été le but de ces escales, sinon constamment au moins souvent, et cela d'autant mieux que les navires pénétraient fort avant dans le golfe de Guinée, descendant jusqu'à l'équateur, en face le Gabon. A l'appui de cette proposition, on peut faire ressortir l'écart sensible dans la valeur numérique des équipages, suivant qu'ils montent des navires se rendant directement au Brésil ou passant d'abord par l'Afrique. Un négrier devait posséder un équipage plus fort afin de s'imposer à des noirs dont les révoltes eussent été funestes à une poignée d'hommes.

Bien que leur découverte fût sensiblement contemporaine,

---

(1) *Ibidem*, p. 148 et 202-203.

à huit ans près, les Antilles et le Brésil étaient loin d'être parvenus au même stade de colonisation. Le Brésil était encore désert ; seuls quelques points des côtes étaient occupés par les Portugais. Par contre, la Nouvelle-Espagne, les Antilles, et surtout les grandes îles, possédaient depuis longtemps des établissements européens plus ou moins prospères. La race indigène tendait à disparaître, et comme le climat ne permet pas l'emploi manuel des blancs il y fallait suppléer par la main-d'œuvre noire. Les navires français, précisément parce qu'ils se livraient à la contrebande, pouvaient la fournir à meilleur compte que les marchands de la métropole.

D'autre part, et cet argument peut aussi être pris en considération pour expliquer l'importance des équipages, les eaux du golfe du Mexique étaient attentivement surveillées par les croiseurs et les garde-côtes espagnols. Leurs agressions étaient toujours à redouter. Afin de leur résister, il fallait posséder un nombre d'hommes suffisant pour que la manœuvre du navire ne fût pas un obstacle à l'emploi de l'artillerie et de la mousqueterie.

Rien donc ne s'oppose en principe à ce que les navires visitant les échelles du pays noir aient eu en vue l'achat et le transport d'esclaves. Mais on peut aussi envisager cette route comme répondant à une nécessité nautique.

Par suite de la conformation des deux continents, les courbes et les renflements de l'Afrique et de l'Amérique du Sud s'opposent. Leur maximum de rapprochement se trouve compris entre le cap Vert et le cap des Palmes en Afrique, le cap Saint-Roque et l'estuaire de l'Amazone de l'autre côté de l'Atlantique. Un capitaine voulant économiser le temps pour traverser l'Océan se trouvera donc amené, partant de l'Europe, à redescendre aux environs du 10° parallèle nord.

Tout l'y engagera, le système circulatoire des eaux et le régime des vents. La branche méridionale du Gulf Stream, après avoir longé les côtes de la péninsule ibérique, se replie sur le littoral de l'Afrique et, au sud de l'archipel du Cap Vert, se confond avec le courant équatorial de l'Atlantique sud. L'immense fleuve ainsi formé se dirige vers le continent américain, qu'il atteint au cap Saint-Roque, longe les côtes

jusqu'aux Antilles et va fermer dans la mer des Caraïbes le grand circuit des eaux boréales (1).

Ce courant régulier, reconnu dès 1513 par Ponce de Leon et Antonio de Alaminos, était certainement pratiqué par les pilotes normands. Ils avaient pu, et la tradition orale qui les formait le leur avait démontré, en apprécier les avantages pour le raccourcissement de leurs traversées. Ils devaient le suivre avec soin, car sa direction est la même que celle des alizés et d'autre part cet infléchissement vers le sud permettait d'éviter les embarras de la mer des Sargasses. Il n'est donc pas extraordinaire qu'ils aient profité de leur proximité des comptoirs africains pour y recueillir l'ivoire, les plumes et même d'autres productions ayant leurs similaires en Amérique.

Cette navigation « escalière », qu'on me pardonne ce néologisme, s'adaptait parfaitement aux nécessités du trafic sur des côtes où, dans la majeure partie des cas, on ne pouvait prendre dans chaque endroit qu'une faible portion du chargement. La méthode n'avait pas changé depuis que les marins de Sidon et de Tyr jetaient sur les rivages méditerranéens la semence des vieilles civilisations asiatiques.

Les chartes-parties indiquent suffisamment quels étaient les parages les plus fréquentés de l'Afrique occidentale. La navigation long-courrière ne commençait qu'au delà du Sahara. Le Sénégal en marque le point de départ. Ce fleuve, avec la côte d'Arguin et la terre de Barbarie, n'est désigné que deux fois (2). Cette limite franchie, c'était vraiment la terre des nègres, de l'ivoire, de l'or et des légendes qui commençait. Les divisions naturelles n'en sont d'ailleurs pas définies d'une façon rigoureuse dans les contrats. On y sent aisément, par leur répétition successive, l'influence de formules dont l'usage variait. Cependant, en constatant l'insistance avec laquelle certaines escales sont répétées, on ne peut méconnaître qu'elles répondent à des faits avérés, qu'elles désignent des régions réellement visitées.

---

(1) Reclus. *La terre et les mers.*

(2) Chartes-parties du *Lion-d'Or*. en 1582, et du *Tiercelet*, en 1584.

En prolongeant la côte au sud, on rencontre la Sénégambie, appelée côte du Cap Vert ; elle figure dans cent trente-deux armements. Les îles voisines du même nom étaient beaucoup moins fréquentées et cela se conçoit fort bien. Tout en ne présentant pas aux capitaines les mêmes profits que le continent, elles avaient le désavantage de permettre aux Espagnols et aux Portugais un contrôle facile de la destination finale des navires qui s'y arrêtaient. Ceux-ci avaient déjà trop d'occasions de le redouter sans encore s'y prêter bénévolement.

Au delà de cette antichambre du pays noir se rencontrent la côte de Sierra-Leone, la côte des Bonnes-Gens et la Guinée, termes élastiques qui, avec les côtes de la Mine et du Bénin (1), désignent les nombreux points où les marins avaient coutume de faire leurs échanges, le long de l'interminable littoral qui, partant de la Guinée portugaise et française, se continue jusqu'à l'Ogooué par Sierra-Leone (2), Libéria et les côtes du golfe de Guinée.

Le cap Lopez ou de Louppe (3) était le point extrême atteint par les navires havrais, dans ce cabotage africain, au moins à en juger d'après les énumérations contenues dans les armements. Il faut être fort circonspect à ce propos, latitude entière étant laissée aux capitaines d'aller où il leur semblait le plus avantageux. Il n'y aurait rien d'inadmissible, dans l'hypothèse de la traite des nègres, à ce qu'ils aient franchi l'équateur et poussé jusqu'au Congo et au Loanda.

Ne voit-on pas en effet, antérieurement à 1555, dans un mémoire produit aux fins d'obtenir un congé de navigation par la mer « Indicque », le capitaine Jean Dennebault indiquer comme point d'escale en Afrique, avant de se diriger vers le Brésil, le port de Manicongue, à l'embouchure du Congo (4).

---

(1) Le Bénin n'est cité qu'une fois, en 1592, dans la charte-partie de la *Bonne-Aventure*.

(2) La côte de Sierra-Leone est citée dans cent soixante-douze navires. La charte-partie du *Prince*, en 1575, indique aussi les îles de Sierra-Leone, qu'il est difficile d'identifier.

(3) Il n'est mentionné qu'en 1592.

(4) Ch. de La Roncière, *ibidem*, III, p. 297-298, d'après B. N., coll. Moreau, 841, fol. 128. La rivière Manicongue n'est autre que le Congo dans l'atlas de

Mais pour un cas où l'on possède un itinéraire précis, combien d'autres dissimulent le leur sous la banalité courante de la nomenclature qui venait à la plume du scribe.

A en juger par cette requête, on serait enclin à supposer que le Congo devait attirer de préférence les navires normands, presque tous tributaires pour leurs marchandises de troc de l'industrie rouennaise. Tandis que les nègres de la Côte de l'Or prisaient surtout la quincaillerie, les naturels du Congo préféraient la mercerie, les bonnets, les chemises et les draps rouges, c'est-à-dire des produits qui constituaient un quasi-monopole des manufactures de Rouen.

Avant de quitter ces rivages, souvent inhospitaliers, pour franchir l'Atlantique, les navires devaient réparer leurs avaries, compléter leurs provisions d'eau, soit dans les baies de la côte, soit de préférence dans une île. Ce leur était surtout une obligation s'ils prenaient une cargaison humaine. A partir de 1580 un nom revient souvent dans les chartes-parties; en trente ans on l'y rencontre mentionné soixante-quatorze fois. C'est celui de l'île ou des îles de Saint-Omer (1).

J'avoue avoir eu quelque difficulté à reconnaître cette île, dont le nom était altéré par la prononciation normande, et peut-être n'y serais-je pas parvenu seul sans l'aide de la carte du sud-ouest de l'Afrique, due au pilote Guillaume Le Testu (2), où il est écrit tout au long avec cette orthographe. C'est l'île portugaise de San-Thomé, à 285 kilomètres de l'estuaire du Gabon, presque exactement sous l'équateur.

Je doute que le choix de cette île comme lieu de relâche ne soit pas antérieur à 1580, car dès 1567 des corsaires français y faisaient une descente et forçaient les habitants à se réfugier dans l'intérieur (3). Le soulèvement des noirs, qui

---

Guillaume Le Testu. En quittant l'Afrique Dennebault devait gagner le Brésil et relâcher au cap Frio, au port des « Espates », à la baie de Tous-les-Saints avant de revenir au Havre ou à Honfleur.

(1) Le premier navire donné comme y faisant escale est le *Berger*.

(2) D'après le très beau fac-similé qui en a été publié dans le *Havre d'autrefois*.

(3) En 1574 la *Foudre*, capitaine Jean de Cauquigny, armée en course contre les Portugais pour exécuter une lettre de représailles au compte de Claude Pacquelon, de Lyon, rapporte 27.386 livres de sucre de « Saint-Aumer » estimées valoir 4.107 livres 18 s. (Caution du 23 septembre 1574).

éclata vers 1574, favorisa sans doute le séjour de nos navires en refoulant la population d'origine portugaise (1).

Aucun point de ces parages n'était plus favorable au repos des équipages et au renouvellement des provisions. Favorisée d'un climat plus salubre que celui des îles voisines, couverte d'une végétation exubérante, San-Thomé, par surcroît, abonde en eaux courantes. Elle possède sur la côte nord-est un petit port bien abrité. Pendant longtemps nos marins purent y maintenir un rudiment d'entrepôt, les installations nécessaires aux réparations indispensables. C'était pour eux un de ces ports de salut que les navigateurs d'autrefois recherchaient avidement avant d'affronter les dangers et les traîtrises du large.

Qu'ils touchent d'abord en Afrique ou qu'ils mettent directement le cap à l'ouest, les navires havrais prennent trois directions principales : vers le Brésil, vers le Brésil et le Pérou, et enfin vers le Pérou seulement.

Ce sont là les divisions qui apparaissent en classant les indications insérées dans les actes relatifs à ces expéditions. Il ne faut pas leur attribuer une valeur absolue. Elles répondent uniquement au besoin d'apporter de la méthode dans la répartition des voyages, car elles présentent à leur base le défaut capital d'être établies d'après les données forcément un peu artificielles tirées de documents qui ne sont que des prévisions et non la constatation de choses réalisées. Elles n'ont donc qu'un caractère général et nullement la prétention de déterminer d'une façon définitive les pays visités.

Les textes les plus détaillés auxquels on puisse recourir à cet égard sont, en en exceptant un petit nombre de déclarations passées par des hommes d'équipage, les chartes-parties. Ainsi qu'il est dit plus haut, elles contiennent des énumérations souvent les mêmes pour plusieurs navires : il n'est pas certain que les variations qu'on y observe suivant les années correspondent véritablement à des changements d'itinéraires. Par surcroît, *in cauda venenum*, la désignation de

---

(1) Vivien de Saint-Martin. *Dictionnaire de Géographie*, au mot.

la destination des navires se termine à peu près régulièrement par « autres lieux, côtes et escales » ou un membre de phrase analogue, ce qui laisse évidemment fort à désirer sous le rapport de la précision. Comme, en outre, il est d'ordinaire stipulé que le capitaine, après avoir pris l'avis de ses officiers et des principaux de l'équipage, pourra toujours, s'il le juge utile dans l'intérêt de son chargement, toucher à d'autres localités que celles énumérées nominativement, on ne peut donc donner les directions suivies par la navigation transatlantique que dans leurs grandes lignes.

Ce sont les Indes occidentales, les îles et la terre ferme du Pérou qui attirent de préférence les marchands normands et les marins havrais. Soit l'une, soit l'autre de ces contrées sont nommées deux cent quarante-sept fois. Mais ces termes comportent, on le voit, une marge très grande. La seule différence entre eux consiste dans la distinction entre les îles et le continent.

On ne peut douter que les côtes comprises entre l'Amazone et le Nicaragua, qui formaient alors avec les Guyanes la province de la Nouvelle-Grenade, n'aient eu la visite répétée des navires du Havre. Peut-être même s'aventuraient-ils dans les parages plus étroitement surveillés de la Nouvelle-Espagne. L'expression « terre ferme du Pérou » ne peut s'entendre que de cette partie de l'Amérique. Elle est si souvent employée qu'on est en droit d'affirmer que nos compatriotes y avaient noué de solides relations commerciales.

Quant aux grandes et aux petites Antilles, « les îles du Pérou », leur mention est au moins aussi fréquente. Divers témoignages, que corroborent les indications géographiques de la *Remonstrance*, nous montrent que les Havrais n'hésitaient pas à trafiquer dans les îles les plus anciennement occupées par les Espagnols. Transactions terminées quelquefois par des épilogues tragiques (1). Mais si l'on rencontre cinq fois le nom de l'île de la Trinité, devant les bouches de l'Orénoque, ceux des îles de la Martinique et de la

(1) Voir chapitre VII les dépositions relatives au *Lion d'Or* et au *Saint-Georges*.

Tortue n'apparaissent qu'en 1610, dans l'armement du *Saint-Jacques* (1).

Après le Pérou, le Brésil. Tandis que les voyages au Pérou étaient habituellement précédés d'escales en Afrique (2), on trouve quatre-vingts navires se rendant directement sur les côtes brésiliennes. A dix près, ils sont compris dans les dix-huit années qui s'étendent de 1571 à 1588.

Presque le même nombre — quatre-vingt-un — est donné comme touchant en Afrique en se rendant au Brésil. En y ajoutant sept bâtiments devant aller aussi au Pérou, on obtient un total de cent-soixante-huit navires destinés pour le Brésil. C'est un chiffre qui démontre éloquemment combien cette navigation était suivie, malgré les dangers de tous genres que les marins étaient exposés à y rencontrer.

Encore ne s'agit-il ici que du seul port du Havre (Honfleur paraît avoir peu armé pour le Brésil). Si l'on pouvait, dans une étude d'ensemble, embrasser le mouvement maritime des principaux ports qui armaient à cette époque pour l'Amérique, tels que Dieppe, Saint-Malo, Nantes, la Rochelle, Bordeaux et Bayonne, pour ne citer que les plus importants, on se rendrait compte que la navigation vers ses côtes était extrêmement active, plus même, toutes proportions gardées, qu'elle ne l'est de nos jours.

Les destinations des navires, telles qu'elles apparaissent dans les actes, conservent ce caractère vague qui semble voulu, afin sans doute de laisser toute latitude aux capitaines. Tantôt c'est le Brésil simplement, tantôt le Brésil à l'amont ou à l'aval (3), d'autres fois c'est la côte des Cannibales ou la rivière de Saint-Domingue (4). Le cap Saint-Augustin, au

---

(1) Par la suite, en dehors du cadre de cette étude, les chartes-parties contiennent assez souvent la désignation de quelques-unes des Antilles.

(2) Il est extrêmement rare qu'une charte-partie ne mentionne que le Pérou. Le chiffre de quarante-huit navires n'ayant que cette destination n'est obtenu que parce que la plupart ne figurent au tabellionage que pour avoir donné lieu à des prêts ou à d'autres actes secondaires.

(3) Quatorze fois seulement contre soixante-sept pour le Brésil à l'amont.

(4) Jusqu'en 1588, 36 navires partent pour cette rivière ; il n'y en a plus ensuite, ce qui n'est pas une preuve décisive qu'elle ait été, à partir de cette année, abandonnée par nos marins. D'après la carte de l'hydrographe Gué-

sud de Pernambouc, le cap Frio et les îles Perlées qui en sont proches, ne sont nommés qu'une fois.

Les déclarations retraçant les incidents de voyage ne renseignent guère d'une façon plus précise. Les identifications sont difficiles et ne pourraient être tentées qu'à l'aide de publications dont je ne dispose pas. Qu'est-ce que ce lieu appelé Taycaytur, où s'échoue la *Bonne-Aventure*, Pirangou, où se trouvait en 1598 un village nommé Varraouyn, habité par des Français, Maucouru, sur la côte des Cannibales, où la *Levrette*, la même année, embarquait des matelots ayant séjourné au Brésil, la rivière Serije, dans la baie de Tous-les-Saints, près de laquelle se perd la *Bonne-Attente* en 1597?

Les escales citées dans le rapport sur la destruction du *Lion-d'Or* en 1583, Port-Réal, Mousquittes, peuvent aussi bien être situées sur la côte du Venezuela que sur la partie nord de Saint-Domingue, où se trouve également une île de la Tortue, qui sert de refuge aux survivants de l'équipage. Quant au Château-Marin, dont le nom revient plusieurs fois, il s'agit peut-être du fort de Cabedelo qui défend Parahyba au nord.

De l'île Espagnole, Haïti, il n'est cité que le port de Léogane, où des hommes de l'équipage du *Saint-Georges* furent massacrés en 1607. On ne peut douter cependant que Saint-Domingue n'ait souvent vu les navires havrais entrer en contrebande dans les anses de ses côtes.

Dès 1584, on trouve dans la charte-partie de l'*Espérance* une escale prévue aux Amazones. Deux ans après, c'est le tour de la *Bonne-Aventure*. En 1593, en 1598 et en 1603 l'*Espérance*, le *Jonas* (1) et le *Cerf-Volant* touchent à la rivière de Maragnon.

---

rard, dont une réduction a été publiée par M. de La Roncière (*ibidem*, IV, p. 352), elle ne serait autre que celle où se trouve Parahyba. Cette ville ayant été fondée en 1579, à un moment où ces parages étaient très fréquentés par les équipages havrais, il n'y a rien d'impossible à ce qu'ils en aient été les premiers occupants et les fondateurs.

(1) Le *Jonas* devait aller au Brésil, à l'amont et à l'aval « et signalement au cap de Frio et ès îles Perlées pour, y étant arrivé, couper du bois de brésil ou faire couper par les sauvages de lad. terre et iceux trafiquer et traiter de gré à gré, troquer, échanger, etc... Au cas où led. navire fut chargé de bois,

Les navires normands hantaient donc les abords du grand fleuve avant le premier voyage connu (1). Il est incontestable, et cet argument est commun aux navires armés dans d'autres ports, que cette navigation côtière le long du Brésil devait avoir des lieux de relâche traditionnels où les capitaines savaient pouvoir trouver, du consentement et avec l'appui des indigènes, les éléments de leurs chargements. Leurs noms, pour la plupart, ne sont pas parvenus jusqu'à nous. Parmi ces points d'élection, l'île de Maragnon occupait une situation capitale. Elle recevait les produits descendus des profondeurs mystérieuses du puissant réseau fluvial qui draîne depuis les Andes la plus grande partie du territoire brésilien. Elle était sur la ligne de démarcation qui séparait le Brésil portugais des régions insalubres et à peu près inconnues, riches pourtant de cette vie surabondante que la nature tropicale crée avec le soleil et l'eau, qui s'étendaient jusqu'à l'Orénoque. A ce double titre, elle dut être souvent fréquentée par nos marins. Si son nom n'apparaît que rarement, c'est que nous ne connaissons que les documents se rapportant aux départs et presque rien de ceux ayant trait aux retours.

Ces nombreux navires qui sillonnaient les mers situées entre les trentièmes degrés nord et sud n'avaient-ils tous pour unique objectif que le commerce ? N'en est-il pas qui ont été envoyés pour des motifs d'un intérêt plus élevé, tels que des essais de colonisation, ou dans un but de conquête et de pillage ?

Cette dernière question est aisée à résoudre. Au cours de

---

les tiercements ne pourront aller terrir à la côte et escale de Maragnon y faire aucune traite pour éviter à l'inconvénient et péril dud. navire » (Charte-partie du 13 août 1598). Cette interdiction est la preuve que cette escale était bien connue puisqu'on en signale les dangers. D'après la *Remonstrance*, le *Jonas* aurait été capturé en 1599 au cap Frio par des navires portugais, pendant qu'il chargeait du bois de brésil. On trouve par la suite le capitaine du *Jonas* dans plusieurs navires.

(1) En 1596, suivant charte-partie signée à Dieppe le 25 septembre entre les intéressés au *Dauphin*, de 80 tonneaux, capitaine Jean Guérard, de la barque le *Poste*, de 30 tonneaux, maître Denis Barbault et l'équipage de ces deux navires, armés pour le Bénin et l'île du Brésil (Arrêt du Parlement en date du 27 août 1607 au sujet d'un procès intenté par Barbault à Guérard en paiement de sa part de pot-de-vin).

la guerre contre l'Espagne, entre les années 1595 et 1598, onze navires, très ostensiblement, sont partis avec la double mission « de trafiquer avec les Indes sauvages et autres nations habitant les dites terres et, en outre, faire la guerre tant par mer que par terre contre les ennemis (1) ». Cela sans compter les corsaires courant uniquement la mer pour faire des prises.

En dehors d'eux, les navires équipés pour exécuter des lettres de représailles sont quelquefois indiqués, non dans leurs engagements mais dans les contrats divers auxquels ils donnent lieu, comme allant au Pérou ou en revenant (2).

Nous sommes mal renseignés sur les résultats des armements en traite et en guerre non plus que sur les incidents de leurs voyages. Il semble découler de quelques documents que la séparation que l'on pourrait être tenté d'établir avec les navires destinés seulement à la course est fragile. Les uns et les autres, dans l'espoir de faire le plus de mal possible à l'ennemi, s'associent entre eux et combinent des entreprises importantes contre les possessions hispano-portugaises.

Ce n'est pas la place ici de décrire le mécanisme de ces expéditions de course, très en vogue à ce moment. Elles militent en faveur de l'audace des marins havrais. En s'attaquant ainsi aux colonies monopolisées par la couronne d'Espagne, on les reconnaît comme les précurseurs de ces flibustiers dont les exploits et la sauvage intrépidité répandront au siècle suivant la terreur dans les mers de l'Amérique espagnole (3).

On devine en effet que les marins havrais de la fin du XVI[e] siècle n'hésitaient pas à tenter de ces coups de main

---

(1) Charte-partie de la *Françoise* en 1597.

(2) C'est le cas notamment de la *Foudre*, en 1573, du *Jacques*, en 1574, de la *Victoire*, en 1575.

(3) Les nombreux corsaires havrais sont alors attirés par les richesses des colonies espagnoles et portugaises. La plupart de leurs expéditions y sont dirigées. C'est même un contraste frappant avec les habitudes du XVIII[e] siècle, où les courses se restreignent aux mers européennes. Cette différence s'explique d'elle-même par la force croissante des navires de guerre et surtout par le changement d'adversaires.

qui dépassent les proportions d'une simple expédition de course. C'est comme le prélude de Cassart, de Ducasse et de Duguay-Trouin. Des indications vagues par elles-mêmes s'éclairent avec les noms qu'elles donnent et jettent un jour singulièrement pénétrant sur des tentatives encore peu connues.

C'est ainsi que se décèle la participation d'un certain nombre de bâtiments du Havre dans une audacieuse attaque menée en 1596 par vingt vaisseaux français contre les défenses de Parahyba, et surtout contre le fort de Cobedelo, qui domine l'entrée de la rivière de Saint-Domingue. Elle échoua, et tandis que le chef de l'expédition, peut-être Toussaint Connen de La Villaudoré (1), partait pour ravager les ports du Honduras, plusieurs navires restaient dans le fleuve. En voulant en sortir, deux d'entre eux s'échouèrent, l'un commandé par un nommé Daurmigas, l'autre par Rifoles (Daniel Ruffaut), dont les équipages s'associèrent avec les Indiens (2).

Cette alliance, en leur assurant une sécurité relative, permit de sauver au moins l'artillerie et de la charger sur les navires restés à peu de distance. Le 10 septembre suivant, Jean de Haumont, capitaine en la marine, demeurant à Dieppe, fondé de procuration de Hurbin Bauhyer, sieur de La Chancellerye, et de Daniel Ruffaut, capitaine de navire, de la Rochelle, reconnaissait avoir reçu de Guillebert Girou, sieur de La Ferrière, capitaine du *François* (3), deux pièces de breteuil pesant chacune de 1.500 à 1.600 livres, et une pièce de bronze de 1.200 qui avaient été sauvées du navire

---

(1) Capitaine en la marine royale, domicilié à la Rochelle (Ch. de La Roncière, *ibidem*, IV, p. 339).

(2) Il y avait sept navires dans le Rio-Grande et treize autres qui menaient cette attaque. (Ternaux-Compans, *ibidem*, p. 21-22, d'après une lettre du gouverneur de Parahyba à Philippe II.)

(3) Faisait partie d'une escadrille composée de l'*Ange-Gabriel*, de 200 tonneaux, capitaine Nicolas Dufou, écuyer, amiral de l'expédition, de la *Croix-de-Pardieu*, de 120 tonneaux, capitaine François de Hautefort, du *François*, de 70 tonneaux, et du *Saint-Georges-Catholique*, de 60 tonneaux, capitaine Guillaume Mennessier. Elle mit à la voile en février 1596 « pour faire la guerre contre les sujets du roi d'Espagne tant aux îles du Pérou qu'en terre ferme et faire descente si besoin est » (Acte d'association du 5 février 1596).

de Ruffaut, échoué au Brésil. A titre de récompense il lui était abandonné deux pièces plus petites.

A la fin du mois suivant, une quittance était donnée par le même à Olivier de Basilicat, commandant le *Saint-André*, parti au commencement de 1596 en traite et en guerre pour le Pérou. Elle concernait quatre pièces de breteuil, du nombre de six provenant du même navire (1).

Ce ne durent pas être les seuls navires havrais de cette époque qui unirent le commerce à la guerre (2) et opérèrent des descentes sur les côtes américaines. Les marins étaient friands de ces opérations, à peine plus périlleuses que des voyages au commerce, où la crainte des voiles suspectes était toujours suspendue sur la tête des équipages, mais en revanche très lucratives, quand elles réussissaient... ce qui n'arrivait pas toujours (3).

Il est très difficile de connaître les actes de course qui se commettaient en mer par nos marins car ils sont dans ce cas d'une discrétion désolante. On ne peut s'en former une idée, encore bien sommaire, que par les actes de procédure,

---

(1) Quittances des 10 septembre et 29 octobre 1597. A cette première date le *François* était de retour au Havre depuis trois mois. Ces événements doivent donc se placer en 1596, qui est d'ailleurs la date donnée par la lettre du gouverneur de Parahyba. Comme l'escadrille de corsaires havrais devait faire route de conserve et mener les mêmes entreprises, il est donc certain qu'en comptant le *Saint-André*, et peut-être y en avait-il d'autres, cinq navires du Havre ont pris part à l'attaque.

(2) Le 7 août 1582 Marie de Brévedent, veuve de Vincent Letellier, sieur du Mesnil, reconnaissait avoir reçu à cause d'un seizième de victuailles qu'elle avait dans la *Licorne*, revenue du Pérou, 30 cuirs, 600 livres de sucre et 66 écus un tiers tant pour le droit d'avance que pour l'avitaillement de la barque et quelque artillerie rapportée du voyage. Il est à penser que cette artillerie avait été enlevée d'un navire avec tout ce que le capitaine avait jugé bon de piller.

(3) Voici un exemple d'échec où un marin qui avait commandé des navires du Havre trouva la mort. En mai 1595 cinq navires anglais, deux de la Rochelle et un de Dieppe, mirent à terre leurs compagnies de débarquement près du Château-Marin. Vigoureusement attaqués par des Espagnols et des Portugais munis d'artillerie, les assaillants furent obligés de décamper au plus vite, en laissant cinquante-cinq des leurs sur le terrain. Parmi eux se trouvait Guillaume Liesse dit Barc, contremaître à bord du navire de Dieppe commandé par François Monnier. — C'était le père de Jacques Barc. — (Attestation du 14 décembre 1595). C'est sans doute la même affaire dont il est question dans M. de La Roncière, *ibidem*, IV, p. 338-339. Attaque de Pernambouc en 1595 et défaite des marins alliés.

ou les déduire de la force des navires et de leurs équipages comparée au but commercial seul énoncé dans leurs chartes-parties.

Il est certain que des vaisseaux comme la *Comtesse-Testue* en 1571, le *Jacques* et le *Prince* (1) en 1575, la *Salamandre*, capitaine Jean de Cauquigny, et la *Foudre*, capitaine Jean de Granville, en 1576, étant donné leur tonnage et le nombre d'hommes qu'ils emmenaient, avaient des desseins plus ambitieux que le négoce traditionnel.

Pour ces deux derniers navires, — la *Salamandre* avait comme bourgeois Philippe Strozzi et il vint assister à l'appareillage (2), — le taux de l'intérêt des prêts qui s'élève à 55 °/₀ contre 40 et 45 pendant ces années, serait déjà un indice qu'il s'agissait d'une navigation plus exposée que les autres, si on ne possédait pas pour l'affirmer des témoignages d'un autre ordre.

L'équipage de la *Salamandre*, restée trois mois engagée par la tempête au sud de Rio-de-Janeiro, s'empara du village d'Araroue, situé au fond de la baie (3). Quant à la *Foudre*, se trouvant en traite au Pérou, elle fut assaillie par l'armée navale espagnole, et son capitaine se fit sauter plutôt que de se rendre (4).

C'étaient là des reconnaissances que Strozzi poussait au Brésil, dans l'intention d'y établir des bases d'appui et de pénétration pour une occupation éventuelle. Le long de ces côtes à peu près tous les points d'accès aisé nous étaient connus, grâce à la fréquentation journalière de nos navires. Nous avions su nous faire accepter par les indigènes, au

---

(1) Il est capturé sur les côtes de la Floride. Qu'allait-il faire dans ces parages où la dernière expédition française semble avoir été celle de Dominique de Gourgues ? La course, ou reprendre la tentative de Ribault et de Laudonnière, les deux peut-être ? Il faut se contenter de poser la question, l'absence de documents ne permettant pas d'y répondre.

(2) Achat d'un perroquet offert par les échevins à M. de Strozzi, venu au Havre le 17 avril 1576 (Arch. comm. AA 33).

(3) Ch. de La Roncière, *ibidem*, IV, p. 169.

(4) *Remonstrance*, *ibidem*. Le rédacteur place cet acte d'héroïsme en 1572 ; c'est une des erreurs de date si fréquentes dans ce factum et, il faut en convenir, aisées à commettre quand on cite de mémoire des faits d'une date déjà reculée.

point d'y séjourner volontairement durant des années. Le projet d'arracher ces pays à la domination portugaise était susceptible de réussir, si nous avions été les maîtres de la mer. Et nous ne le fûmes pas (1).

L'expédition des Açores, dont l'insuccès amena l'abandon des visées françaises sur l'Amérique équatoriale, fut en partie préparée au Havre et à Honfleur. Après la défaite de notre flotte et la mort de Strozzi, qui la commandait, Catherine de Médicis envoya du Havre un armement de renfort pour porter secours à la garnison française tenant encore l'île Terceire. Placée sous le commandement d'Aymar de Chaste, elle comprenait, en dehors des vaisseaux destinés à se joindre aux débris de notre armée navale, des navires destinés originairement pour commercer en Afrique et au Pérou, et pour lesquels des conventions avaient été passées afin d'y embarquer des troupes. C'étaient le *Charles*, capitaine Girard Le Testu, le *Charles*, capitaine Mathenas, et sa patache, l'*Once* et sa barque la *Fleur-de-Lis*, le *Caïman*, le *Passavant*, la *Marguerite* et sa barque l'*Espérance*, et la *Joyeuse-Marguerite*, sur laquelle le commandeur de Chaste avait arboré son pavillon (2).

L'unique engagement auquel se soumettaient les capitaines de ces dix navires consistait à prendre au Havre les gens de guerre qui leur seraient confiés et à les nourrir pendant la traversée. Il était expressément spécifié qu'ils seraient libres de continuer leur voyage une fois les troupes mises à terre. C'est donc en exécution de leurs conventions que quelques-uns firent voile après le débarquement. Leur présence n'aurait en rien modifié le dénouement. Cela fait, « Le Testu, comme tous les autres maîtres et commandants des navires illec étant et prétendant tel voyage avaient demandé congé et permission au commandeur de Chaste, ayant commandement et autorité sur tous lesdits navires, de eux retirer et parfaire leur voyage, ainsi qu'il était contenu en leurs con-

(1) On consultera avec beaucoup d'intérêt, à propos des projets de Catherine de Médicis sur le Brésil, le complet et lumineux exposé qu'en a fait M. Ch. de La Roncière sous le titre le « Secret de la Reine ». *Ibidem*, IV, p. 167-205.

(2) On trouvera quelques détails sur ces navires à l'appendice.

trats, ce qui leur avait été refusé. Et incontinent après, qui fut le 26 juillet, l'armée du roi d'Espagne était arrivée et avait subjugué ladite île et enfin eux saisis de tous les navires y étant et iceux les uns coulés au fond de la mer et les autres menés en Espagne (1) ».

Malgré le désastreux résultat de cette entreprise, la navigation transatlantique ne s'en ressentit pas trop. Son déclin est postérieur de deux années et doit être attribué à d'autres causes.

Commerce ou guerre, c'était toujours la recherche du profit, affranchie des préoccupations d'ordre plus noble se rattachant aux découvertes géographiques. Au reste, même chez les plus grands des conquistadors, le désir d'accroître les connaissances humaines cède toujours le pas à un effréné prosélytisme religieux qui dissimule mal l'avidité et les farouches passions qu'engendre l'*auri sacra fames*. Trouver de nouvelles terres, c'est ajouter un débouché de plus au trafic. L'amour désintéressé de la science, qui de nos jours fait surgir tant d'héroïques dévouements, ces hommes d'action, rudes marins ou marchands avisés, le soupçonnaient à peine. Dans ces conditions, doit-on s'étonner que la Normandie et en particulier le Havre y aient été, en général, car il est des exceptions, parfaitement étrangers.

Je n'ai relevé que dans la charte-partie du *Dragon*, commandé par Louis Jouyn, pilote ordinaire pour le Roi, une addition inusitée, que la qualité du capitaine peut expliquer. Celui-ci devait faire « vente et trafficq desdites marchandises ou découvrir autres terres ». Elle est insuffisante pour apprécier de quelle manière cette mission fut remplie.

Le laconisme des textes est parfois bien embarrassant, surtout quand il est voulu, comme dans le cas suivant. Le

---

(1) Attestation d'hommes de l'équipage des navires de Le Testu et de Mathenas (6 février 1584). Sur une requête présentée au Roi, des lettres patentes, entérinées à la Chambre des Comptes de Paris le 11 mai 1585, accordèrent une somme de 29.200 écus tant pour la perte des navires dont étaient capitaines Le Testu, Mathenas, de Brothonne, Collombel et Michel Roussel que pour les veuves et orphelins de ces capitaines décédés ou bien étant encore détenus en galères comme ayant été pris à ce voyage. En 1607 il était encore dû 20.625 écus (Procurations des 19 juillet 1585, 11 et 24 septembre 1607).

24 janvier 1583, Michel Costé qui, le 24 novembre précédent, avait pris au tiers la barque le *Chardon* de Jacques de Chardon, sieur de Tressonville, gentilhomme ordinaire de la Chambre du cardinal de Bourbon, demeurant à Jouy, près d'Evreux, s'engageait avec lui pour conduire Etienne Bellenger (1), accompagné de vingt hommes au lieu désigné à ce dernier par Chardon, sans que Bellenger soit tenu de dire et déclarer le lieu où il devait débarquer avant d'être hors des relâchements, c'est-à-dire en dehors de la Manche. A son arrivée, Bellenger pourrait prendre les victuailles dont il aurait besoin, excepté celles qui seraient nécessaires au navire pour revenir au Havre. En outre, les lettres qu'il remettrait à Costé devaient être portées à Chardon en la plus grande diligence, ce qui laisse penser que le navire devait l'attendre quelque temps, les réflexions faites en cours de traversée ne devant sans doute pas présenter grand intérêt pour son commanditaire. Cet engagement était conclu moyennant 133 écus un tiers et le chargement que Chardon avait promis.

Les termes sybillins de cette convention ne laissent rien à désirer au point de vue de l'obscurité. Rapprochés de la destination du navire, — côtes du Cap Vert, Sierra-Leone, Brésil, Cannibales, îles et terre ferme du Pérou et autres lieux —, ils permettent de supposer un projet d'exploration ou d'établissement dans les régions tropicales. Il n'en est rien. En réalité, Bellenger devait reconnaître les rives occidentales de la Norombègue (dans l'Acadie, plus tard la Nouvelle-Ecosse). Il découvrait un gros village à 100 lieues du Cap-Breton et revenait dans le courant de l'été, vraisemblablement sur le *Chardon*, avec une cargaison de fourrures, — castors, loups cerviers, loutres et bisons, — peintes à l'envers de couleurs vives (2).

---

(1) Etienne Bellenger, marchand à Rouen en 1582, reçoit pouvoir de Bertrand Campion, capitaine de la *Belle-Etoile*, d'emprunter 200 écus à tel prix et raison qu'il verra être (27 juin 1582).

(2) Ch. de la Roncière, *ibidem*, IV, p. 311. Le profit de cette exploration fut mince pour l'armateur. L'année suivante le *Chardon* était saisi en payement de ses dettes (caution donnée à Claude de Cornouaille et à Nicolas Branche, marchands à Senlis, 17 août 1584).

Plus explicites sont les documents concernant le voyage de découverte et d'enquête commerciale confié à l'hydrographe havrais Jacques Devaulx. Le 20 novembre 1584, il recevait à Rouen, du trésorier général de la marine, 50 écus d'or à lui ordonnés par l'amiral de Joyeuse pour le voyage qu'il devait faire aux Amazones, afin qu'il « puisse rapporter par écrit dudit pays, tant par carte que autrement, des moyens et commerce d'iceluy pays (1) ».

La mission de Devaulx était autrement étendue que cette désignation ne l'indique. C'était un voyage d'exploration depuis le Brésil jusqu'au Labrador qu'il allait entreprendre. Placée sous le commandement de Guillaume Le Héricy, sieur de Pontpierre, capitaine entretenu pour le Roi en la marine du Ponant, assisté de Raoul Eudeline, sieur de La Sablonnyère, aussi capitaine entretenu, la *Normande*, dont Devaulx était le principal pilote, devait faire voile en droite route jusqu'au Brésil, côte des Cannibales, suivre la côte jusqu'au Pérou, reconnaître, et visiter peut-être, les îles des Antilles, enfin continuer par la côte de la Floride, Terre-Neuve « et autres lieux et endroits (2) ».

Après la conclusion de la paix de Vervins (3), Henri IV tenta de renouer la chaîne des traditions coloniales, que les guerres de religion avaient détendue sans la rompre complètement. Les terres à occuper, bien que revendiquées par l'Espagne en vertu plutôt d'une extension théorique que d'une possession de fait, ne manquaient pas. S'il n'avait pu amener Philippe II à renoncer au privilège exclusif de la navigation américaine, il gardait l'espoir, en s'installant solidement dans un pays neuf, de se créer une possession d'état supérieure aux arguties diplomatiques. Mais la marine militaire n'existait plus ; les derniers vaisseaux du règne précédent gisaient effondrés dans les ports ; les pilotes expérimentés avaient disparu, nos marins même avaient

---

(1) Gosselin, *ibidem*, p. 167. Le 18 mai précédent il avait déjà reçu au Havre, sans que la quittance en précise le motif, 60 écus de la part de Joyeuse.

(2) Charte-partie du 7 mars 1585. Le voyage dura plus de deux ans. La *Normande* était de retour à Honfleur au milieu de 1587.

(3) Elle avait été signée le 2 mai 1598.

cherché à l'étranger l'utilisation de leurs aptitudes. Seule une tentative entreprise sous le couvert d'une expédition particulière pouvait tracer à la France des routes vers les régions inoccupées. Appuyée par notre diplomatie en cas de réussite, il était aisé de la désavouer si nos prétentions soulevaient une opposition que la situation du royaume aurait rendue dangereuse.

Ce ne peut être que dans une intention de ce genre que furent expédiés du Havre le *Saint-Georges-Catholique* et la *Croix-de-Pardieu* pour aller au cap Vert, à la Mine, Sierra-Leone, Guinée et autres endroits de la côte d'Afrique, aux îles du Pérou, côtes et terres de l'Amérique, « pour faire et exécuter le commandement fait audit capitaine par l'amiral de France au nom du Roi, même vendre et débiter, troquer, échanger, permuter toutes les marchandises ici prises, etc. (1) ».

Quel était ce commandement et que comportaient les instructions données aux capitaines ? Si près de la fin de la guerre, il ne peut être question d'actes d'hostilité, qu'exclurait au surplus le faible armement de ces navires (2). Un voyage commercial ne se serait pas recommandé d'un tel patronage ; il n'en était pas besoin. Reste donc l'hypothèse d'une reconnaissance géographique dirigée vers des points où la prépondérance de l'étranger ne se réclamait que de prétentions politiques et non d'une occupation effective.

On ne peut songer à l'Afrique, au moins dans les parages fréquentés par les marins français. Elle était trop sous la main des Portugais, qui y avaient d'incontestables droits d'occupants. Mais de l'autre côté de l'Atlantique des essais répétés, il est vrai toujours suivis d'échecs, nous avaient donné mieux que des espérances platoniques. La place était vaste pour un pays qui avait un trop-plein d'aventuriers à évacuer. Il était tentant de s'y installer, d'autant mieux que des explorations récentes venaient de réveiller les convoi-

---

(1) Chartes-parties du 18 septembre 1598 et congé de l'amiral du 8 août. Le libellé est le même pour les deux navires.

(2) La *Croix-de-Pardieu* n'avait que huit pièces d'artillerie.

tises et de vanter, en les exagérant énormément, les richesses de certaines portions de l'intérieur de l'Amérique du Sud.

Walter Raleigh en 1595, après avoir pris possession de la Trinité (1), avait remonté le cours de l'Orénoque. L'année suivante, il publiait à Londres le récit de la découverte du « vaste, riche et bel empire de Guyane », antichambre de l'Eldorado, où le dernier des Incas, fuyant les cruautés espagnoles, avait enfoui les trésors de la dynastie du Soleil.

A peine les résultats du voyage de Raleigh étaient-ils connus que des navigateurs hollandais s'étaient lancés sur ses traces. Un mémoire adressé à Henri IV l'engageait à conquérir ce pays, et l'auteur anonyme opposait l'insignifiance relative de l'effort aux profits qu'il assurerait. En partant au mois de septembre, l'expédition arriverait facilement aux bouches de l'Orénoque (2).

Ce ne fut qu'en 1602 que le Roi conféra à René de Montbarrot la lieutenance générale de la Guyane. Le fit-il sans enquête préalable, sans s'être renseigné sur les avantages de la région concédée ? L'histoire est muette à cet égard. Et je me demande si les deux capitaines havrais partant (3) pour exécuter le commandement du Roi n'avaient pas reçu mission de s'assurer de la possibilité d'un établissement dans les parages explorés par le favori d'Elisabeth.

L'un d'eux au moins connaissait bien le Brésil. En 1596 Adam Hellart, le capitaine du *Saint-Georges-Catholique*, était maître dans le corsaire le *François* et précédemment il s'était familiarisé avec ces parages (4). Nul doute qu'au nombre des officiers mariniers et pilotes de ces navires plu-

---

(1) Dès 1571 et 1572 les Havrais la fréquentaient, ainsi que l'attestent les chartes-parties du *Serpent* en 1571, du *Jean* et du *Sacre*, armés l'année suivante pour l'île de la Trinité. Peut-être est-ce la même que la charte-partie du *Cerf-Volant*, en 1572, désigne sous le nom d'Iles des Cannibales. Au cours de la période étudiée ici ils n'avaient dû cesser d'y faire escale. Encore en 1610 le *Saint-Jacques* est indiqué comme devant y aborder.

(2) Ch. de La Roncière, *ibidem*, IV, p. 344-345.

(3) Ils étaient en mer au 16 octobre.

(4) Il était maître dans la *Françoise*, en 1593, qui devint le *François* quand il fut armé en course.

sieurs eussent une longue pratique des côtes brésiliennes (1). Henri IV ne pouvait mieux placer sa confiance qu'en des marins d'une ville d'où il était « de tout temps sorti de très expérimentés capitaines et pilotes et les plus habiles et hardis navigateurs de l'Europe (2) ».

Ce n'est qu'une supposition que je risque ainsi, étayée par une clause tout à fait inusitée et sans exemple dans les chartes-parties. Le voyage, quel qu'en fût le motif réel, ne fut pas long. En septembre 1599, les navires étaient de retour, rapportant une cargaison de cuirs, cassefiture, bois de brésil, gingembre, toiles canevas, chapeaux (de paille ?), fer, coins de fer et autres marchandises (3).

*
* *

La plupart des navires ayant leur port d'attache au Havre y faisaient leur retour, à moins de cas de force majeure. Ceux-ci se produisaient quand la navigation dans la Manche devenait plus périlleuse par les ravages des coureurs des mers ou quand les vents contraires, les avaries, contraignaient à chercher un refuge plus à proximité ou plus accessible.

Quelquefois cependant, par un surcroît de prévoyance et pour mettre les capitaines à l'abri des récriminations possibles, les chartes-parties prévoyaient que les retours pourraient être effectués soit au Havre ou à Honfleur, soit dans un port de Normandie « ou autre lieu plus commode » (4). Rarement rencontre-t-on une indication précise ne rentrant dans aucune de ces spécifications. Par exemple la *Pucelle*, en 1578, devait, en revenant du Brésil, se rendre d'abord à Marseille, puis à la côte de Tripoli, à Livourne et dans d'au-

---

(1) L'un des pilotes de la *Croix-de-Pardieu*, Jean Dingouville dit Missieu, avait navigué comme capitaine dans le *Saint-Jean* en 1593, dans l'*Espérance* en 1592 et 1591 et antérieurement comme maître dans divers navires.

(2) Préambule de l'édit pour l'établissement de l'Hôpital général du Havre, 26 mai 1669, signé Louis et Colbert.

(3) Quittance du 16 septembre 1599.

(4) Charte-partie du *Cerf-Volant* en 1572.

tres ports à la volonté du capitaine, écouler sa cargaison et, cela fait, en prendre une autre pour revenir au Havre.

La durée moyenne des traversées est assez difficile à déterminer. La signature des chartes-parties précède souvent le départ d'un temps assez long et d'autre part les retours ne sont constatés généralement qu'à l'occasion de partages de marchandises ou de procurations données afin de recueillir des sommes dues, ce qui suppose les opérations de déchargement complètement terminées. Ce sont donc des temps maxima que l'on peut obtenir en rapprochant les dates les plus proches de la mise à la voile et de l'arrivée.

En procédant ainsi, on obtient une durée moyenne de huit mois, variant entre cinq mois pour la *Joyeuse*, en 1585, et seize mois pour la *Bonne-Aventure*, en 1582. Il est clair toutefois que les voyages devaient se ressentir des conditions climatériques, de la longueur et de la fréquence des escales.

Ce chiffre de huit mois est légèrement supérieur à celui indiqué lors d'une déposition sur la perte supposée de la *Sirène*, en 1621. Les marins appelés en témoignage déclarèrent qu'en de tels voyages on n'a accoutumé que de tarder de six à sept mois pour le plus. Ils en donnaient la preuve par leur navire, le *Croissant*, qui, parti du Havre en mars 1621, était de retour au commencement de septembre. Mais le cas n'est pas tout à fait comparable, car le *Croissant*, de même que la *Sirène*, se rendait seulement aux Antilles. Les escales à la côte d'Afrique, les séjours sur le littoral américain allongeaient naturellement la traversée (1).

Sur ces mers, que l'on pouvait croire parcourues seulement de loin en loin par nos navires, apparaît au contraire une navigation singulièrement intense. Ayant des visées communes, attirés dans les mêmes parages par les profits des tractations, les navires de tous les ports de la Manche et de l'Océan s'y rencontraient, s'y concurrençaient, les arrivants donnant aux partants des nouvelles et des commissions. Il fallait la disparition corps et biens d'un navire pour qu'un

---

(1) Déposition du 16 février 1624.

silence tragique planât sur sa destinée. Hors de ces accidents, assez rares en somme, les parents, les marchands trouvaient toujours le moyen de se tenir au courant des hommes ou des choses qui les intéressaient. « En tels voyages on a accoutumé d'entendre nouvelles des navires ou de leurs équipages (1). » Et quand Jean Portail exonère le contremaître du *Saint-Jean* de toute responsabilité pour l'abandon de son navire aux îles du Pérou « par mauvais ménage », c'est parce qu'il a été informé qu'il n'y avait de sa faute « tant par les compagnons dudit navire que d'autres équipages de navires de ce pays étant lors en semblable voyage (2) ».

CHAPITRE IV

Navires et Equipages

Pionniers brésiliens

Le tonnage des bâtiments franchissant l'Atlantique variait dans des proportions fort étendues (3). Il était en relation non seulement avec les services que les armateurs et les chargeurs en attendaient, mais aussi avec leurs ressources. On verra plus loin l'extrême division des intérêts dans cette na-

---

(1) Attestation sur la disparition du navire de Richard Moullin, sieur d'Angerville, 14 avril 1614.

(2) Désistement du 8 novembre 1594.

(3) J'ignore de quelle manière se calculait la jauge totale d'un navire. Les différences dans le tonnage indiqué à peu de temps d'intervalle pour un même bâtiment démontrent qu'une grande liberté régnait à cet égard. L'ordonnance sur la marine de 1681, qui concrète les règles généralement suivies, fixe le tonneau à 2.000 livres de poids et 42 pieds cubes d'encombrement. Le tonneau d'affrétement était conventionnel suivant la nature des marchandises. Au XVIIIe siècle des difficultés surgissent encore dans l'estimation des tonnages. Cette faiblesse du tonnage, conséquence de la modicité des ressources des armateurs et de la crainte de trop longues escales sur les côtes américaines, était un inconvénient pour la défense des navires. L'ordonnance de 1584 prévoyait des encouragements à la construction de vaisseaux de 300 tonneaux et plus, mais elle resta inopérante. Les aménagements du port du Havre, au moins jusqu'à Richelieu, se prêtaient peu d'ailleurs à ces gros déplacements.

vigation, et l'on saisira aisément que les associations temporaires qui se formaient à son occasion étaient bien souvent limitées dans leurs efforts.

Toutes choses égales les écarts entre les tonnages ne sont pas supérieurs à ce qu'ils présentent aujourd'hui, même en ne tenant compte que de la navigation à vapeur. Naturellement les chiffres actuels sont beaucoup plus élevés. Pour prendre un terme de comparaison plus approprié, il conviendrait de se placer dans un moment où la marine à voiles détenait encore le monopole de la traversée de l'Atlantique, par exemple il y a une centaine d'années. Les différences sont du même ordre que celles relevées au XVI[e] siècle (1).

Entre les deux courants qui se partageaient le commerce maritime havrais vers l'Amérique, le Brésil et les pays compris sous la dénomination élastique de Pérou, avec ou sans escale préalable en Afrique, apparaît dans le déplacement des navires un contraste marqué. Ceux destinés uniquement pour le Brésil sont ordinairement d'un tonnage inférieur aux autres ; l'écart est plus accusé en ce qui concerne leurs équipages. Pour n'en prendre qu'un exemple entre beaucoup, en 1583, l'*Emouquet*, de 40 tonneaux, en partance pour le Brésil, n'avait que 13 hommes d'équipage, tandis que la *Françoise*, de 40 tonneaux également, allant au cap Vert et au Pérou, en avait 30 (2).

D'ailleurs le tableau suivant, qui donne le nombre des navires suivant leur tonnage et la force de leurs équipages, montre combien les exigences particulières de ces deux genres de navigation les différenciaient. L'explication doit en être cherchée dans l'objectif poursuivi pour chacun d'eux. Tandis que les voyages au Brésil n'étaient entrepris que dans le but d'échanger des marchandises, les pays du Pérou

---

(1) En 1802, pendant la paix d'Amiens, le tonnage des navires du Havre faisant les voyages des Antilles, oscillait entre 40 et 400 tonneaux. Ce dernier chiffre fut rarement dépassé avant le retour de la paix en 1815. La même disparité s'observe pour les corsaires. Il en est de minuscules et d'autres de 300 tonneaux.

(2) D'une façon générale la proportion relative de l'équipage est, pour les navires n'allant qu'au Brésil, d'un homme par trois tonneaux. Elle dépasse parfois un homme par tonneau pour les autres.

permettaient peut-être la traite des nègres et des actes sinon de flibuste au moins de défense préventive, ce qui y ressemble beaucoup (1).

	Pour le Brésil	Pour les régions du Pérou	Total
	—	—	—
Navires au-dessous de 50 tonneaux. .	13	40	53
Navires de 50 à moins de 100 tonneaux.	35	113	148
Navires de 100 à moins de 150 tonneaux.	12	68	80
Navires de 150 à moins de 200 tonneaux.	2	14	16
Navires de 200 à moins de 250 tonneaux.	2	9	11
Navires de 250 à 300 tonneaux . . .	1	5	6
Navires de 350 tonneaux	»	2	2
Totaux	65	251	316
Equipages de 20 hommes et au-dessous.	27	7	34
Equipages de 21 à 49 hommes . . .	27	105	132
Equipages de 50 à 99 hommes . . .	2	73	75
Equipages de 100 hommes et plus . .	»	11	11
Totaux	56	196	252

Le chiffre élevé de l'équipage de certains de ces navires les assimilerait plutôt à des bâtiments de guerre. Ce n'est pas, il est vrai, l'application de la règle suivie au commencement du XVI[e] siècle, « un tonneau, un homme », mais il est toutefois incontestable qu'on ne peut voir là simplement des navires marchands. Ils devaient remplir d'autres besognes; il n'est pas difficile d'en deviner le caractère.

Mal rassurés en effet devaient être les pacifiques navires de commerce étrangers, — en admettant, ce qui est loin d'être un postulat, qu'en ces temps troublés ils aient été complètement exempts d'intentions belliqueuses, — en rencontrant les 170 hommes du *Prince*, les 160 hommes de la *Sa-*

(1) Ainsi qu'on le verra à l'appendice les actes du tabellionage n'indiquent pas toujours le tonnage des navires et l'importance de leurs équipages, d'où l'écart avec les tableaux du chapitre précédent. Un autre motif de dissemblance réside dans les barques accompagnant les navires; leur tonnage est quelquefois indiqué, leur équipage jamais.

lamandre, les 140 hommes du *Saint-André* et de sa barque, etc. C'étaient là des équipages d'une force inquiétante et de gros navires pour un port à marée que ceux de 300 à 350 tonneaux.

Quelques-uns des bâtiments allant aux Antilles étaient accompagnés d'une embarcation de moindre échantillon, d'un tonnage de 25 à 50 tonneaux. C'était une « mouche » ou, comme on disait alors, une « découverte », à marche plus rapide, servant d'éclaireur en mer, susceptible, en raison de son faible tirant d'eau, de pénétrer dans les anfractuosités des côtes et de remonter les fleuves, tâches auxquelles le navire dont elle dépendait était souvent impropre (1). En cas de naufrage c'était l'ultime refuge des survivants, ainsi qu'il advint aux hommes de la *Marie*.

La mention de ces petits navires est assez rare. La plupart des capitaines se contentaient, particulièrement ceux qui allaient au Brésil, d'emporter démontée une barque ou chaloupe, d'une dizaine de tonneaux. Arrivés à destination, un coin de plage, de préférence au fond d'une baie protégée contre la houle du large, servait de chantier; les morceaux étaient vite assemblés. Les opérations de déchargement et de chargement terminées, elle était démontée et reportée à fond de cale (2).

---

(1) La hauteur des œuvres mortes et la lourdeur de la mâture exigeaient un tirant d'eau élevé afin d'assurer la stabilité du bâtiment. De toutes les caractéristiques des navires de haute mer c'est celle qui a le moins changé. A la fin du XVIII[e] siècle, quand les formes de la coque étaient devenues bien plus simples, un navire de 315 tonneaux (le *Stanislas* en 1779), calait encore 15 pieds d'eau. Croirait-on que nos superdreadnougts n'ont pas un tirant d'eau sensiblement plus fort qu'un vaisseau de 120 canons (La *Ville-de-Paris*, 5.095 tonneaux et 7 m. 81 de tirant d'eau; la *Normandie*, 25.200 tonneaux et 8 m. 83 de tirant d'eau).

(2) En 1572, le capitaine Cardin Advisse, dont le navire avait été perdu au Brésil, revient au Havre avec son équipage dans une barque de 10 à 12 tonneaux (Déclarations des 28 juin et 12 juillet 1572). Pareille aventure arriva en 1588 au capitaine et aux hommes de l'*Espérance*, jetée en côte au Brésil. Le capitaine de la *Pucelle* leur céda la barque de 12 tonneaux qu'il avait portée par pièces dans son navire « ainsi qu'il est accoutumé » (Déclaration du 14 août 1588). Cet usage se conserva longtemps. Fenimore Cooper y fait allusion dans *Le Cratère*, pour des voyages présentant beaucoup d'analogie avec ceux-ci.

En 1584 le capitaine et les hommes de l'équipage du *Charles* se plaignent d'avoir perdu au voyage d'aller, par fortune de temps, leur bateau avec les

Les associations de navires devant faire voile de conserve sont exceptionnelles. La plus complète est celle contractée par la charte-partie commune au *Sacre*, à la *Lézarde* et au *Sacret*, le 16 novembre 1573 « pour aller ensemble, d'une même compagnie, association et conduite jusqu'à la côte de Sierra-Leone et le Pérou ». D'autres navires, n'ayant pas conclu de convention analogue, avaient en fait une destination semblable et tout porte à croire qu'ils devaient faire route de concert.

L'insécurité des mers et les rencontres probables de ces navires pillards équipés en guerre que l'on voit à chaque instant mentionnés dans les doléances des marins faisaient à tous ces navires une absolue nécessité d'être armés(1). Pour plus d'assurance les capitaines empruntaient parfois une artillerie supplémentaire de plus fort calibre, soit en vertu d'une autorisation de l'amiral, et alors les canons étaient fournis par le magasin de la marine au Havre (2), soit à des marchands ou à des armateurs (3). Dans ce cas la valeur des

---

six matelots qui le montaient, ce qui les a empêchés de prendre leur pleine charge de cuirs ; il leur en manquait au moins 1.500 Ces barques étaient indépendantes du bateau ou chaloupe dont chaque navire était muni.

(1) Dix pièces de breteuil et deux chiens sur la *Diane* en 1578 ; treize pièces de breteuil et un chien de fer battu dans le *Charles* en 1586 ; huit pièces de breteuil et une espoire de fonte en 1585 dans le *Tigre*, etc.

(2) En vertu d'une ordonnance de l'amiral, délivrée à Blois le 8 octobre 1571, Philippe Le Roy, sieur Des Moulins, garde général de l'artillerie de la marine du Havre, délivrait à René de Laudonnière quatre moyennes et un faucon de bronze pesant respectivement 1.385, 1.398, 1.390, 1.379 et 799 livres, montés sur roues et affuts ferrés. Laudonnière s'engageait à les remettre à son retour ou à les remplacer par d'autres pièces de mêmes poids et calibres (Reçu du 29 décembre 1571). Le 2 janvier 1572, en exécution d'une autre ordonnance de l'amiral en date du 15 décembre précédent, le même garde remettait à Jean Carrel, sieur des Préaulx, capitaine de l'*Espérance*, deux moyennes de bronze montées sur roues et affuts, de 1.193 et 1.202 livres, marquées d'écussons, de fleurs de lis et de deux H couronnées. En 1572 également, prêt de deux bâtardes de bronze pesant 2.644 et 2.589 livres au *Charles*, de Honfleur. En 1600, Auguste Le Héricy, sieur de La Morinière, reçoit pour le navire le *Comte*, de Honfleur, une moyenne de fonte verte provenant de l'artillerie du Havre.

(3) Le gouverneur du Havre, Sarlabos, prête en 1572 au *Jacques*, qui avait déjà reçu deux bâtardes de la marine, deux pièces de bronze pesant 2.300 livres, estimées valoir 25 livres le cent, la somme totale allant à l'aventure à 40 °/₀. Dans le *Saint-Georges*, en 1604, Georges de Villars, aussi gouverneur de la ville, y fait embarquer, en plus de son artillerie ordinaire « pour sa tuition et défense », deux moyennes de bronze d'un poids de 1.300 livres chacune, et une pièce de campagne de 600 livres. Il fait mettre dans la barque du navire deux petits fauconneaux pesant 400 livres les deux et deux « orgres » pesant

pièces était généralement estimée et allait aux aventures au même taux que les prêts en argent.

Indépendamment de l'artillerie le navire possédait naturellement l'attirail militaire obligatoire, arquebuses, piques, etc., proportionné au nombre des hommes de l'équipage.

La navigation pour l'Amérique se faisait toujours au tiers, autrement dit en participation. On faisait masse des déboursés, ce qu'on nomma plus tard la mise-hors, et on la divisait, ainsi que les profits éventuels, en trois parties égales (1). Le premier tiers était à la charge des bourgeois ou propriétaires du navire, qui devaient le mettre en état de prendre la mer ; dans certains cas ils paraissent avoir été chargés de fournir les vivres. Le second tiers concernait les victuailleurs ; le soin des approvisionnements de l'équipage, de l'achat des menus ustensiles et de la cargaison leur incombait. Enfin le paiement du loyer des hommes, des avances, retombait sur les tiercements, c'est-à-dire sur les hommes qui signaient la charte-partie. Cette clause n'avait qu'une valeur conventionnelle. Dans la grande majorité des cas ils ne pouvaient y satisfaire ; les bourgeois et les victuailleurs s'en acquittaient à leur place, à condition d'être remboursés au retour moyennant un intérêt ou profit déterminé (2). Durant ces quarante années il varia entre 40 et 60 %.

Cette règle comporte si peu de dérogations qu'on peut la considérer comme constante. La plus notable se trouve dans la charte-partie du *Prince*, en 1575, et elle est tellement anormale qu'on est amené à penser que l'indication de la destination cache des opérations d'une nature tout autre

---

ensemble 80 livres. Ce prêt avait lieu sans profit et était aux risques et périls des bourgeois du navire. En 1585, Guillaume Berry, sieur de Hayneville, capitaine de la *Joyeuse-Marguerite*, embarque en supplément deux espoires, deux breteuils et une bâtarde de fonte verte pesant 2.500. Le même en 1607, prête deux pièces de fonte verte à l'armateur de la *Marie*.

(1) Cependant dans la *Marie*, citée dans la note de la page suivante, les retours étaient partageables par moitié. Cette exception unique ne fait que confirmer la règle. Elle s'applique à un armement entrepris dans des conditions assez obscures.

(2) En réalité il semble y avoir eu des usages variables ; particulièrement à la fin de cette période on trouve des prêts aux capitaines, contractés pour payer les avances de l'équipage.

qu'un simple voyage commercial. Les bourgeois et les victuailleurs déclarent que, bien que le tiers montant à 3.788 livres 13 sols 4 deniers n'ait pas été fourni par les tiercements, ceux-ci cependant en demeurent quittes, « en considération du bon travail et peine qu'ils auront durant le voyage ».

Parfois les tiercements payaient une fraction de leur part, le reste seul était passible de l'intérêt (1).

La rédaction des chartes-parties est à peu près la même pour toutes celles que renferment les registres des reconnaissances. Il n'y a entre elles que des différences de style et de forme, les clauses essentielles restant identiques, à la réserve de la mention du nombre d'hommes de l'équipage qui manque assez souvent. En citer une, c'est donner une connaissance très suffisante des autres. Je choisis celle du *Villars* à cause de la notoriété que ses enfants ont donné au nom du capitaine (2) et en raison de la qualité du principal intéressé.

« Furent présents en leurs personnes noble homme Georges, escuier, sieur d'Escudery (3), capitaine et conducteur apprez Dieu

(1) 266 écus deux tiers sur 333 écus un tiers dans la *Catherine* en 1584 ; 566 écus sur 699 dans la *Marie* et sa patache la même année ; 69 écus sur 120 dans la *Sirène*, en 1590.

(2) Georges de Scudéry, natif d'Apt, en Provence, doit être venu au Havre en 1584 à la suite d'André de Villars de Brancas, d'abord lieutenant de l'amiral de Joyeuse, gouverneur du Havre, et qui lui succéda. Il fit partie de ces « battelées » de Provençaux qui s'attachaient comme par instinct à ceux de leurs compatriotes en passe de forcer la Fortune. On le trouve en 1587 l'un des sergents de la compagnie de Villars, en 1595 capitaine en chef d'une compagnie de gens de guerre en garnison au Havre, et à partir de 1598 lieutenant de la compagnie du gouverneur Georges de Villars, avançant ainsi de grade sans quitter la ville. Pris par l'engrenage commercial, il entra dans l'armement de corsaires et de navires marchands avant d'exercer un commandement à la mer, traitant ses affaires lui-même et vendant ses parts de retour. On le voit notamment, en 1599, associé avec la sœur de la Belle Gabrielle, Ypollite d'Estrées, femme de Georges de Villars, dans le *Saint-Pierre*, allant à la pêche à Terre-Neuve, commandé par un capitaine de la marine royale dont le nom devait être plus tard la terreur de l'Islam, Jacques Pierre.

Il avait épousé en premières noces Catherine Le Machecrier, veuve d'un capitaine réputé de la marine, Etienne Debris, sieur de Limpiville, et en secondes Madeleine de Goustimesnil, veuve de Jacques de Novyon, sieur de Criquetot-sur-Tougueville, dont il eut entre autres enfants Georges et Madeleine de Scudéry.

(3) Son nom est orthographié de plusieurs manières dans les divers actes du tabellionage et de l'état-civil de la paroisse Notre-Dame. Il signait Escudery.

du navire que Dieu sauve nommé le *Villartz*, du port de deux cents cinquante tonneaux ou environ, et de la barque dud. navire nommée l'*Angélicque*, du port de cinquante tonneaux ou environ, étant en ce port et havre de Grâce, tiercement en iceux pour quatre plains tiers et demi ; Berthélemy Ollivier, contremaître en icelui ; Raoul Prentpain, pilote, Josué de Montanas, posé pour commander dans lad. barque, tiercements pour chacun un plein tiers ; Jean Amauris, aussi pilote, Antoine Duval, maître posé en lad. barque, Clément Jollis, pilote, et Antoine Hermart, contremaître en icelle, François Pappineau, Martin Le Croq et Aaron de Boursset, tiercements pour chacun deux tiers de tiers ; maîtres Laurens Du Vau et Vincent Godart, chirurgiens, Laurens Benoist, Pasqual De Sandret, Martin Lebourg, Richard Enbuc, Adam Pestel, Jacques Aubery, Jacques Charpentier, Robert Tassel, Guillaume Laplume, Floren Boyer, Daniel Migan, François Denne, Robert Le Bon, Josias Vattier, Jean Picquart, Jean Toustain, Guillaume Justin, Pierre Martin, Jacques Bourely, François Beguin, Geffrey Menart, Pierre Lalande, Guillaume Jollibert, Pierre Eude, Guillaume Bachelet, Jacques De La Rivière, Hélie Bretocq, François Thomas, Nicolas Selles, Jean Houllebresque, Jean-Antoine Méritan, Mathieu Bastien, Nicolas Caufeurre, Pierre Lemoigne, Daniel Haige, Guillaume Tray, Anglais, Thomas Escallart, Thomas Damys, Flamand, Jacob et Jean Chauvin, tous tiercements pour chacun un demi-tiers ; Jacques Aparot, Etienne Pelvillain, François Sandret, Jean Tillart, Thomas Taillois, Loys Mesnage, Michel Cottentin, Nicolas Thibault, François Auber, Jacques David, Daniel Foucher, François Dirou, Marin Lepicquart, Jean Pinel, Pierre Boulleng, Jean Querentier, Etienne Tiracau, Mathurin Poppin, Gilles Lorette, Jacques Delaporte, Pierre Laurens, Emont Delauney, Jean Demaubuisson, Thomas et Nicolas dits Sénécal, Guillaume et Jacques Fœuillollet, Guillaume Lassoir, Michel Heude, Bernabas Loysel, Jean Gisse, tous tiercements pour chacun un tiers de tiers, lesquels, tant pour eux que pour Robert Caresme, maître audit navire, aussi tiercement pour un plein tiers, Jacques Caresme, Philippe Touzey, Pierre Cousin, Silvestre Baneville, Raoul Hébert, Adam Hague, Baptiste Le Blanc, Guillaume Vauchel, Ysaac Marguerye, Robert Dufey, aussi tiercements pour chacun un demi tiers ; Pierre Verssel, Antoine Chavaignac, Etienne Lurragues, Michel Alexandre, Gilles Le Forssonney, Robert Cousin, Guillaume Duchemin, Philippe (en blanc), Flamand, Jacques Oudin, Martin Laurens, Henry Jollys, Jean Viart, André Le Peley,

Mathurin Prentout, Jean Hulint, François Rayer, semblablement tiercements pour chacun un tiers de tiers, absents, promettant les faire signer à ces présentes pour ratification toutefois, et demeurant tous lesd. tiercements en cette ville de Grâce, réserve lesd. Caresmes, Cordier, Tassel, Touzey, Chavaignac, Baneville, Fossonney, Cousin, Auber, Guereuttes, Lassoir, Heude et Oulin, de Honfleur ; Boursset, Carpentier, Bastien, Laurens, Beguin, Caufeurre, de Dieppe ; Hague et Allexandre, de Fécamp ; Bourely, de Provence ; Ménard, de Colleville ; Vauchel, de Saint-Martin-de-Rey ; Marguerie, de Rouen ; Ramier, de la Rochelle ; Bretoc, de Saint-Clou ; Thomas, de Saint-Malo ; Dufey, de Quillebeuf ; Selles, Boulleng et Viart, de Montivilliers ; Houllebresque, de Criquebœuf ; Lemoigne, d'Anglesqueville ; Scallart et Laurens, de Vendosme ; Chauvin, de Chavaignais ; Pessel, de Dreux ; Sandret, de Hermeville ; Luiragues, d'Avranches ; Lebourg, Dubuc et Guillart, de Rouelles ; Mesnage, d'Argenten ; Duchemin, de Caudebec ; Sandret, de Saint-Benoist-d'Hébertot ; Oudin, de Caen ; Foucher et Diron, de Brouage ; Henry Jollis, de Saint-Martin-aux-Buneaux ; Lorette, de Bretœuil ; Delaporte, de Vattetot ; Lepelley, de Cherbourg ; Loysel, de Dives ; Prentout, de Touques ; François Rayet, de Grandcamp, reconnaissent avoir pris led. navire au tiers de haut et puissant seigneur Messire Georges de Brancas, seigneur de Villartz, Cressy, Collegien, Piscop et les Bordes, vicomte de Coutances, capitaine de cinquante hommes d'armes, chevalier des ordres du Roy, notre sire, et gouverneur du havre de Grâce et Pont-de-Larche, bourgeois aud. navire pour trois quarts, led. sieur de Scudéry, capitaine, bourgeois pour l'autre quart ; de Pierre Reche, écuyer, sieur de Brenville, maréchal des logis du corps du Roi, notre sire, victuailleur en icelui pour demi-quart ; nobles hommes Romain de La Champaigne, maître Pierre Cavelet, sieur de Limare, Pierre Desvaux, Nicolas Toustain, sieur du Catillon, Guillaume Morel, sieur de Romare, Sanson Enouf dit Marais, sieur de Tannimart, Robert Laisné, Jean Costé, Simon Eustache et Andrieu Letellier, tous victuailleur pour chacun un douzième, et Jean Cramoisy (?) victuailleur pour un vingt-quatrième, et demeurant tous en lad. ville et présents, réserve le sieur de La Brenville, demeurant à Paris, absent, à la stipulation de Antoine Bonnet, écuyer, maître d'hôtel de mond. seigneur de Villartz, fournissant lesd. seigneur de Villartz et sieur d'Escudery une tierce partie de toutes les marchandises en général mises, fournies et livrées à bord desd. navire et barque pour le regard de leurd. navire, lesd. sieurs

victuailleurs une autre tierce partie d'icelles pour le regard de leursd. victuailles, même fournissant encore iceux chacun en leur portion dessus référée une autre et dernière tierce partie d'icelles pour le fait et regard desd. tiercements que lesd. tiercements étaient tenus fournir et livrer pour leurd. tiers. Pour Dieu aidant et du premier bon temps convenable qu'il plaira à Dieu envoyer partir par lesd. capitaine, tiercements, navire, barque et équipage de ced. port et havre de Grâce, aller cingler, conduire et mener iceux navire et barque jusques au Cap de Vert, Serlionne, Brésil, Pérou et autres endroits contenus au congé donné et octroyé par monseigneur l'amiral de France en date du seizième jour de septembre dernier passé (1). Et auxd. lieux, chacun ou l'un d'iceux, vendre, trocquer, échanger, permuter et débiter toutes et chacunes les marchandises en général qu'ils auront prises et recueillies dans lesd. navire et barque en ced. port et havre à autres marchandises, renouvallitez bêtes et oiseaux qu'ils pourront recouvrer èsd. terres, côtes et escales qui soient bonnes et propres par deçà jusques à la pleine recharge desd. navire et barque s'il leur est possible et au mieux qu'ils pourront pour le profit d'un chacun. L'achat total desquelles marchandises et avaries pour icelles faites s'est trouvé monter, suivant le compte et état qu'ils ont dit en avoir fait entre eux à la somme de 10.230 livres tournois, qui serait pour le tiers desd. tiercements que lesd. sieurs victuailleurs auraient pour eux avancé comme dit est la somme de 3.410 livres tournois. Laquelle dessusd. somme ainsi avancée comme dessus lesd. tiercements disaient n'avoir moyen payer, rendre et restituer auxd. sieurs victuailleurs, les priant leur vouloir bailler à profit aux périls, risque et fortunes de la mer et de la guerre dans lesd. navire et barque durant led. voyage, ce que iceux susd. sieurs victuailleurs ont bien voulu accepter, allant lad. somme de 3.410 livres tournois à l'aventure desd. sieurs victuailleurs auxd. périls et fortunes de la mer et guerre dans lesd. navire et barque pendant et durant led. voyage à la raison de 50 pour cent pour le profit de lad. aventure. Laquelle dessusd. somme de 3.410 livres tournois avec led. profit à la susd. raison lesd. tiercements, chacun en leur part, fait et regard, ont promis rendre, payer et restituer auxd. victuailleurs par privilège aynement et premier et avant qu'aucun desd. tiercements puissent aucune chose prendre ni enlever de ce qui leur proviendra de leurd.

---

(1) L'armement d'un navire était toujours subordonné à l'obtention d'un congé de navigation délivré par l'amiral ou ses officiers.

tiers au retour dud. navire d'icelui voyage. Lequel retour se fera Dieu aidant en ced. port et havre de Grâce. Sauf et auquel retour en la présence et du consentement desd. seigneur de Villartz et bourgeois, même desd. victuailleurs et tiercements ou de personne faisant pour eux et non autres, seront toutes et chacunes les marchandises en général de quelque sorte que ce soit rapportées dud. voyage sur lesd. navire et barque, prises, levées et partagées par tiers, assavoir : un tiers pour lesd. seigneur et bourgeois avec lui pour le droit de leurd. navire ; un autre tiers pour lesd. sieurs victuailleurs pour leursd. victuailles, et l'autre et dernier tiers pour lesd. tiercements, sauf les bêtes et oiseaux qui seront aussi partagés au lieu susd. moitié pour lesd. bourgeois et victuailleurs et l'autre moitié pour lesd. tiercements et équipage. Sur lequel tiers revenant auxd. tiercements ils seront tenus et sujets d'appointer, payer et contenter tous les compagnons à loyer à qui loyer aura été promis pour faire led. voyage, et en garder lesd. sieurs bourgeois et victuailleurs de peine et dommage. Promettant lesd. tiercements préférer au retour lesd. sieurs, bourgeois et victuailleurs à l'achat des marchandises qui leur proviendront de leurd. tiers au prix qui par autres en sera offert sans fraude. Etant auxquels lieux de traite lesd. tiercements ne pourront faire aucune vente, montre, troc ou distribution de leurs portages que toute la marchandise dud. navire ne soit totalement vendue et échangée, sous peine de perdition desd. portages et d'autres intérêts au cas appartenant, sur les peines à ceux qui soustrairont, cacheront, lattitteront ou enlèveront aucune chose desd. marchandises et autres choses rapportées dans lesd. navire et barque aud. retour d'être atteints et punis comme de larcin et de perdre tout ce qui leur proviendrait dud. voyage et d'autres intérêts ainsi qu'il appartiendra. Et pour le pot-de-vin dud. capitaine lui a été promis et accordé la onzième partie des marchandises qui seront rapportées dans lesd. navire et barque après le dixième du sieur amiral levé, tant pour lui que sur ce appointer et contenter tous les officiers desd. navire et barque à qui pot-de-vin aura été aussi promis, et en garder par semblablement lesd. seigneur, bourgeois et victuailleurs de peine et inconvénients. Reconnaissant lesd. parties dessus nommées tant présents que stipulants que lesd. navire et barque sont bien et dûment radoubés, calfatés, victuaillés, admunitionnés, fournis et affournis de toutes autres choses en général nécessaires pour faire un tel voyage que celui dessus référé. Dont et durant lequel voyage lesd. capitaine et tiercements ont promis pour eux

et leurd. équipage qu'ils se conduiront suivant les ordonnances royaux sur le fait de la marine et teneur de leurd. congé. Et à ce tenir lesd. parties chacun en leur regard obligent leurs biens. Présence lesd. Jacques Delauney, hôtelier, et Loys Liot, dud. lieu, témoins ».

(Suivent les nombreuses signatures ou marques des parties présentes (1).)

Tous les voyages transatlantiques donnaient lieu à la rédaction d'une convention du même genre, bien que pour un certain nombre de navires elles ne figurent pas au tabellionage, soit qu'elles aient été égarées, qu'elles n'y aient pas été déposées, ou qu'elles aient été passées ailleurs qu'au Havre. Je ne connais qu'un exemple de contrat d'affrétement concernant cette navigation. Il est conclu en 1582 dans des conditions toutes spéciales, en vue d'aller recueillir au Brésil les agrès et la cargaison de la *Marie* qui s'y était échouée.

Les équipages se composaient d'un capitaine, dont les aptitudes nautiques devaient être parfois très contestables à en juger par les charges militaires qu'il remplissait précédemment (2) ; son rôle était surtout celui d'un chef de bataille ou d'un conducteur supérieur (3). Au-dessous de lui

---

(1) Charte-partie passée le 19 octobre 1605 (Registre des reconnaissances numéro 113).

(2) Cependant il devait présenter quelques garanties, car l'article 86 de l'ordonnance de 1584 édictait que nul à l'avenir ne pourrait être reçu à conduire ou à être maître de navire « s'il n'est expérimenté et examiné par deux anciens maîtres... et deux échevins de la ville et notables bourgeois ». L'examen se passait devant les officiers de l'Amirauté.

(3) Beaucoup de ces capitaines s'adonnaient à cette navigation, ce qui ne les empêchait pas, entre temps, de faire la pêche à Terre-Neuve ou de commander des navires destinés au Maroc ou à l'Afrique noire. Ils acquéraient ainsi des connaissances pratiques qui ne pouvaient qu'être avantageuses aux intérêts dont ils avaient la garde. C'est ainsi qu'on trouve, souvent sur les mêmes navires, Richard Lye huit fois nommé, Jean Croix, Richard Dozebosc, Bertrand Campion, Jérémie Rémont, chacun sept fois, Louis Thuillier, Jacques Mathenas, Jean Boucher, six fois, Girard Le Testu, François Martin, Adrien Letellier, François Decqueville, Laurent Anquetil et Jean Bourdon, cinq fois Ce personnel présentait donc une grande fixité, qui s'observe également chez les officiers mariniers, maîtres, pilotes et autres. Elle explique, et corroborerait au besoin, la rareté surprenante des naufrages à une époque où les voyages en mer sont toujours soumis à des règles empiriques, qu'on ne pouvait bien posséder qu'avec l'usage, et où l'hydrographie des côtes américaines n'était pas encore sortie de l'ère des tâtonnements.

se trouvait le maître, véritable marin, — dans les navires de faible tonnage il tient lieu aussi de capitaine, — puis les pilotes (1) en nombre variable, auxquels incombait la conduite du bâtiment, et dans quelques navires un facteur ou écrivain. Ensuite venaient les contremaîtres, analogues à nos quartiers-maîtres, les maîtres-valets, chargés des approvisionnements et des vivres, un ou plusieurs canonniers, des charpentiers, quelquefois des calfats, et un chirurgien-barbier. Il est peu de navires dépourvus de ce praticien (2). Certains en possèdent même deux, dont un pour la barque.

Le coffre du chirurgien lui était payé à part, qu'il fût engagé comme tiercement ou à loyer. Bien que le détail ne nous en ait pas été conservé, on peut supposer, en raison de la modicité de la somme qui lui était allouée à cet effet, que son assortiment de drogues ferait honte à un rebouteux de nos jours (3).

Parfois, en-dessous du capitaine, se trouvaient un lieutenant et un enseigne chargés de le suppléer le cas échéant (4). Ce supplément d'état-major s'observe de préférence dans les navires ayant un caractère militaire accusé (5).

Les fonctions de facteur ou d'écrivain s'expliquent d'elles-

---

(1) On distingue les pilotes hauturiers, embarqués pour diriger les navires et faisant partie de l'équipage, des pilotes locmans ou lamaneurs dont la fonction temporaire consistait comme aujourd'hui à assister les navires à leur entrée ou à leur sortie des rades et des ports.

(2) Il en existe dans presque tous les navires au long cours ou armés pour la pêche à Terre-Neuve. Cette généralisation montre que c'était là un usage fort ancien. Cependant il n'en est question pour la première fois que dans l'ordonnance de 1681, qui en prescrit l'obligation.

(3) Douze écus en 1583 pour fournitures au coffre du barbier de l'*Heureuse* d'onguents, médicaments, ferments et autres « instruments ». En 1607 le capitaine de la *Marie* promet à Joseph Dixon, qui joignait à sa profession celle sans doute plus lucrative d'hôtelier, 270 l. pour son loyer, sans y comprendre son coffre.

(4) Association de Bertrand Campion, capitaine du *Petit-Jean*, avec Louis Cavier pour être son lieutenant et seconde personne du commandement, moyennant le partage par moitié de leurs gains et acquêts (25 novembre 1587). En 1601 Guillebert Girou, sieur de La Ferrière, promet à Denis Luce, capitaine enseigne dans le *Saint-Georges-Catholique*, 50 écus de pot-de-vin s'il est rapporté deux milliers de cuirs du Pérou ou leur valeur.

(5) Assez fréquemment des membres de la petite noblesse normande s'engageaient pour ces voyages, on ne sait trop en quelle qualité, car ils sont habituellement dépourvus d'autorité à bord. Peut-être à titre de volontaires, pour faire l'apprentissage d'une profession où ils avaient chance de sortir de la

mêmes. Bien souvent les capitaines, quelles que fussent leurs capacités nautiques, ne possédaient pas l'instruction nécessaire pour dresser correctement un compte et tenir l'état des dépenses et des recettes du navire. Ce soin était dévolu au facteur, qui remplissait en même temps le rôle de contrôleur de la sincérité des transactions. Comme les autres hommes de l'équipage, il avait droit à une part ou une fraction de part de tiercement. En plus, il lui était alloué un pot-de-vin quelquefois mentionné dans la charte-partie, exception qui ne s'observe que plus tard pour les officiers mariniers (1).

Assumant la responsabilité de la route et de la sécurité du navire, il est naturel que les pilotes aient été privilégiés parmi les officiers mariniers. Ils étaient d'autant plus recherchés qu'ils avaient une longue pratique des parages qu'ils visitaient. Ceci explique l'inégalité des promesses qui leur sont faites, en rapport avec leur expérience et leurs capacités.

Dans le *Saint-Jean*, de Marseille, en partance du Havre en 1575, le patron (2) engage Thibault Hérault, de Harfleur, afin de lui servir de pilote jusqu'au Brésil et de là à Julbatar (Gibraltar), pour 500 livres. La même année le capitaine de la *Marguerite*, destinée pour le cap Vert, Sierra-Leone et le Pérou, accorde à Robert Le Cordyer (3), son pilote, 150 livres de pot-de-vin. Il est de plus entendu que les parts de tiercement de l'un et de l'autre seront confondues et partagées par moitié.

On trouve rarement la mention de pilotes étrangers. Leur présence à bord de navires français pouvait entraîner pour

---

médiocrité qui les guettait au manoir familial. Souvent aussi des soldats étaient pris pour renforcer les équipages. Avant d'entrer au Havre ils devaient en demander la permission au gouverneur « soit pour dresser leur embarquement dans la ville ou bien pour s'embarquer hors ainsi qu'il jugera nécessaire ». Sage mesure de précaution dans une cité où les conflits à main armée entre des bourgeois peu endurants et une soldatesque difficilement contenue dans l'ordre étaient trop communs. (Arch. comm. EE 93. Règlement de 1574).

(1) En 1572, 350 l. dans le *Sacre*, 50 l. dans le *Jean*, 50 l. dans la *Mignonne*. « pour la facture des marchandises », etc.

(2) Ce terme n'était pas employé dans les mers du Ponant comme synonyme de capitaine. Il l'est souvent au contraire dans les navires de la Méditerranée.

(3) En 1579 dans le *Faucon-Volant*, de Honfleur, il lui est attribué 53 écus un tiers de pot-de-vin et le droit de plein tiers.

eux, dans l'éventualité d'une capture, des conséquences fort graves. On ne badinait pas en Amérique avec les transfuges. En 1573 un Espagnol, Jean Garcia, est pilote dans le *Sacre*. En 1601 Bartholomeo De Motte, Portugais ou Espagnol, — on ne sait trop, ces deux nationalités étant énumérées dans plusieurs actes, — s'engage à faire le voyage du Pérou dans la *Marguerite*, sous réserve qu'indépendamment de divers avantages le capitaine passera sa femme et sa fille en France. Il devait de plus recevoir 300 livres s'il faisait faire la charge entière de cuirs.

La mort de ce pilote, décédé en cours de voyage dans la *Marie*, donna naissance à un incident qui peint bien les mœurs d'une époque dont la législation se dégageait à peine des coutumes du moyen âge. Sa qualité de *non régnicole* faisait tomber sa succession au Roi en vertu du droit d'aubaine. Ce qu'il possédait à bord de son navire avait été donné à la marquise de Villars. C'était la ruine pour ses enfants et pour sa veuve. Celle-ci obtint l'intercession de Villars, qui promit de décider sa femme à abandonner à son profit la part du malheureux pilote (1).

Dans l'équipage une place à part revient au truchement ou interprète. Il ne se rencontre que sur les navires destinés au Brésil, ceux allant à la côte d'Afrique et au Pérou n'en possédant pas. Faut-il croire que les transactions avec les noirs des côtes africaines s'effectuaient au moyen d'un langage francisé, sorte de « sabir » d'usage courant chez les marins, ou que ceux-ci possédaient suffisamment les idiomes des peuplades indigènes ? Toujours est-il qu'on ne voit jamais d'interprètes pour ces destinations.

Leur absence pour les voyages aux terres soumises à la domination espagnole se comprend mieux. La langue de Cervantès devait y être d'un usage courant, non seulement chez les Européens qui y étaient établis mais aussi parmi les Caraïbes, qui devaient au moins en connaître les expressions essentielles. Se faire comprendre en espagnol ne pouvait

---

(1) Promesse à Jean Duprey, capitaine en la marine, de lui tenir compte de ses déboursés pour ses démarches (7 septembre 1608).

gêner les marins du Havre, dont beaucoup avaient fait le voyage de Cadix, de Malaga et des ports portugais, incorporés après la mort de Sébastien à la couronne de Philippe II.

La plupart des truchements étaient originaires des environs du Havre, principalement de Harfleur. C'est un indice des relations suivies qui existèrent dès le commencement du XVI[e] siècle entre l'ancien port souverain de la Normandie et le Brésil.

Comme pour les pilotes, les mêmes noms reviennent dans plusieurs chartes-parties. Il y avait des différences de valeur individuelle qui justifiaient les préférences des capitaines, naturellement attentifs à s'attacher des interprètes ayant fait leurs preuves. Aussi les engagements de truchements faisaient-ils assez fréquemment l'objet de conventions particulières (1).

Parfois on trouve la désignation de capitaine ou de maître posé ayant pour un voyage la conduite du navire, par opposition au capitaine ou au maître ayant le droit permanent à la maîtrise, concédé par les propriétaires. Ce dernier possédait toujours un intérêt dans le bâtiment. Il en exerçait la direction sa vie durant, avec la faculté de la céder après entente avec ses co-associés.

Ainsi que l'indique la charte-partie du *Villars* le tiers dans le chargement de retour était divisé en un certain nombre de lots. En dehors de ces participants directs naviguaient des matelots à loyer, engagés suivant un prix convenu et probablement d'après un tarif d'usage. Leur payement paraît avoir incombé aux tiercements (2).

---

(1) En 1584 Jean Dingouville, maître du *Redouté*, accorde à Thomas Lefranc, de Graville, pour lui servir de « truchement et langue de la terre du Brésil », outre 73 écus et demi de pot-de-vin, qu'il puisse rapporter trois bêtes noires (des singes ?) et douze oiseaux. En 1589, le même, étant embarqué sur le *Souvenir*, a droit d'avoir à son retour une « moune » et trois perroquets, sur lesquels il ne sera prélevé aucun intérêt.

(2) Par la suite on rencontre, de façon tout à fait exceptionnelle, l'indication du salaire mensuel de l'équipage. En voici un exemple. Il se réfère à l'envoi, par la Compagnie des Indes occidentales, des navires la *Cardinale* et le *Flibot* à Saint-Christophe, sous les ordres d'Urbain de Roissey. Les lieutenants ont, l'un, 50 l. par mois et l'autre 25 l., le pilote 25 l., le calfat 20 l., le charpentier et les contremaîtres 18 l., les matelots de 12 à 16 l. (Charte-partie du 26 août 1628).

Une assez grande latitude régnait à ce sujet. Les signataires pouvaient, si bon leur semblait, s'adjoindre d'autres tiercements, après avis des officiers de navire, « afin qu'ils soient mieux encouragés à faire leur devoir » (1).

On est mal renseigné sur les avantages que les équipages retiraient de leurs voyages. Il existe bien de-ci de-là des cessions de parts de matelots, mais presque toujours il y a à déduire des prêts à profit. De même en ce qui touche les gages ; les documents sur ce point ne concernent que les navires affrétés (2).

Indépendamment du produit des parts ou des engagements, on distinguait le pot-de-vin, réparti au gré du capitaine entre lui, les officiers et même les principaux matelots (3). D'abord arrêté à une somme préalablement convenue, l'intérêt bien entendu des armateurs les conduisit à le proportionner à la valeur de la cargaison de retour. A la fin de la période étudiée ici il est généralement fixé au onzième des marchandises rapportées.

Précédemment, en vue de remédier à des inconvénients résultant du peu de zèle du capitaine ou de l'équipage, on prévoyait parfois que le pot-de-vin ne serait intégralement payé que si le chargement atteignait une proportion du tonnage déterminé. Au-dessous il subissait une réduction en conséquence.

En dehors de ces profits contractuels, une source notable de bénéfices provenait des portages de l'équipage. Dans un acte concernant Nicolas Le Lectyer, originaire d'Orléans, qui allait bientôt fonder au Havre une maison de commerce, engagé pour demi-tiers, demi-loyer et 40 écus de pot-de-vin, le tout estimé valoir 150 écus et plus, ses portages étaient

---

(1) Charte-partie du *Mouton-d'Or*, en 1578.

(2) Par procuration du 21 mai 1585 deux matelots embarqués sur le *Tigre* déclarent que leur loyer pour le voyage au Pérou est de 23 écus pour l'un et de 15 pour l'autre. Dans un acte relatif à la *Levrette*, en 1578, quatre marins écossais sont engagés pour le cap Vert et le Pérou moyennant 16 écus deux tiers chacun pour toutes choses.

(3) En 1572, le capitaine de la *Mignonne*, Girard Le Testu, accorde, sur les 900 l. qui lui sont attribuées, 50 l. au facteur, 150 l. au maître, 200 l. au pilote, 48 l. au charpentier, 60 l. au contremaître et 16 l. au maître-valet, à prélever au retour.

supposés devoir donner 200 écus de bénéfice (1). En supposant cette règle constante, — mais rien ne le prouve, — le portage aurait valu plus que le produit réglementaire du voyage.

Les stipulations relatives aux portages, insérées dans les chartes-parties, ne sont pas toujours identiques. Tantôt les compagnons ne peuvent avoir aucun poivre (2), tantôt ils ne peuvent rien apporter qui ne soit contenu dans leur coffre (3); d'autres fois il est accordé, en plus des apports individuels, un certain poids de portage (4). Il arrive que les intéressés se réservent un droit de contrôle, dans le but d'éviter une concurrence à leurs propres marchandises. En 1610, dans le *Saint-Jacques*, on convient que les hommes de l'équipage devront, avant le départ, montrer leurs portages, « afin d'y être pourvu par tel ordre que besoin sera. » Ils ne pourront couper ni mettre aucun bois dans le navire pour leur compte.

La composition de ces portages nous échappe aussi bien à l'aller qu'au retour. On peut néanmoins supposer, principalement pour les voyages au Brésil, où les échanges se faisaient presque exclusivement avec les indigènes, qu'ils n'étaient qu'une réduction des cargaisons transportées par les navires.

Dans une quittance de 1582, François Guérin, chirurgien, prêt à partir sur l'*Esprit*, reconnaît que Cardin Queval, marchand contreporteur, lui a délivré pour 12 écus de marchandises, consistant en « mecherye, comme tableaux peints à huile et autres ». Les marchandises provenant de leur vente devaient être au retour partagées par moitié. C'est en somme le mécanisme que l'on rencontre généralement dans cette sorte de commerce.

Il fallait bien que ce trafic, — ces pacotilles, dira-t-on plus

---

(1) Accord du 21 septembre 1580. Le Lectyer, engagé sur le *Croissant* après avoir reçu le denier à Dieu du capitaine lors de son alleu, demandait à être exonéré de son obligation en restituant ses avances. Il avait déjà occupé l'emploi de facteur et écrivain à bord du même navire en 1573.

(2) Sur le *Jonas*, en 1575.

(3) Charte-partie de l'*Emouquet*, en 1579.

(4) Deux tonneaux dans le *Cerf-Volant*, pour le Brésil et le Maragnon, en 1603.

tard, — fût lucratif pour permettre d'acquitter les nombreux prêts, dont le taux était compris entre 40 et 55 °/₀ que contractaient avant leur départ la plupart des marins, soit auprès de leurs capitaines soit auprès d'habitants (1). Il est possible que beaucoup de ces emprunts aient eu pour motif la constitution du portage ou la reconnaissance de la livraison de marchandises?

A défaut de ressources ou quand la confiance des prêteurs était limitée, les marins engageaient ce qu'ils avaient de plus précieux ou ce qui leur était le moins nécessaire. En 1571 Nicolas Barrey, d'Ingouville près de Saint-Valery-en-Caux, prêt à partir sur la *Comtesse-Testue*, donne en gage d'un prêt de 15 livres un manteau noir doublé, une chausse, un casaquin, une paire de chausses et un pourpoint de toile jaune doublé de serge bleue. En 1588, Petit, du Havre, et Sence, de Fécamp, embarqués pour le Pérou sur la barque du capitaine Michel Fannin, laissent aux mains de Simon Dorléans, en nantissement de 9 écus un tiers, six cuillers d'argent pesant un quarteron de livre, un manteau de brun vert non doublé et n'ayant pas été porté. Au cas où ils ne seraient pas de retour dans six mois ils l'autorisaient à vendre ces objets après simple sommation.

Quand un marchand passait en Amérique il était de prudence élémentaire de mettre ordre à ses affaires (2), et s'il possédait des objets auxquels il tenait particulièrement, de les déposer chez quelque ami. Guillaume Fécamp, maître passementier à Lyon, rue de l'Hôpital, remet ainsi en garde

---

(1) Fréquemment les capitaines empruntaient des sommes plus ou moins importantes aux bourgeois ou aux victuailleurs. Les prêts qu'ils consentaient ensuite à leur équipage étaient ordinairement à un taux légèrement supérieur. Je n'ai trouvé qu'un exemple de prêt sans intérêt, en 1575. Il s'agit d'une somme insignifiante, 6 livres, mais les prêteurs n'encouraient aucun risque.

(2) Procuration de Jean Afforty, marchand de Louvois en Parisis, prenant passage pour les îles du Pérou dans l'*Espérance*, en 1584.

Il n'y avait pas que les marchands à prendre leurs précautions contre des éventualités redoutables. Nombre de capitaines et de matelots faisaient leur testament avant de prendre la mer. L'un d'eux, Guillaume de Buffes, écuyer, n'ayant pas d'enfants, recommande à sa femme un petit garçon appelé Simon, qu'il avait amené du Brésil; elle devait continuer à le faire aller à l'école pendant trois ans, jusqu'à ce qu'il fut en âge de gagner sa vie (9 janvier 1582).

à Nicolas Ruault, hôtelier, deux salières d'agate enchassées en argent doré, pesant douze onces et demi, en le priant de les conserver durant le voyage qu'il devait faire au Brésil et au Pérou dans le *François*, à charge de les lui restituer à son retour ou à son défaut à ses héritiers (1).

Les documents ayant trait aux voyages des marchands en Amérique sont fort rares, ce qui ne veut pas dire qu'ils l'aient été en réalité. On est mieux renseigné sur les séjours, volontaires ou non, de nos marins au Brésil. Il semble qu'il ait existé d'une façon à peu près constante, en divers points de la côte, des noyaux de colonisation française. Le séjour au milieu des indigènes n'a alors rien qui effraye (2). Les qualités de sociabilité de notre race nous y faisaient accepter et même aimer, et certainement les tentatives officielles d'établissement qui accompagnèrent et suivirent le voyage de Villegagnon, en laissant dans les tribus brésiliennes les débris de ces expéditions, contribuèrent à les familiariser avec nos nationaux.

Le prestige de ces pays neufs, la liberté absolue qui s'offrait dans la sylve luxuriante du Brésil, devaient hanter l'esprit des aventuriers normands. Ils ressentaient vivement cette puissante séduction qui s'exercera au XVIII^e^ siècle sur les coureurs des bois de l'Amérique septentrionale. Et puis, ce serait une erreur de croire qu'au delà de l'Atlantique ils restaient à jamais détachés de leurs inclinations premières, sans relations avec leurs parents et leur pays. La fréquence des escales de navires français dans ces parages leur donnait l'occasion de recevoir des nouvelles de la mère-patrie, tardives il est vrai, mais les hommes de ce temps étaient étrangers à nos fièvreuses impatiences. Souvent cette vie, précaire peut-être, mais indépendante et affranchie des entraves créées par les obligations sociales, tentait les marins et quand le navire

(1) Acte du 22 mai 1609. Le *François* était de retour moins d'un an après. Cependant, d'après une note marginale, ce dépôt ne fut restitué à Guillaume Fécamp qu'en 1619, ce qui fait supposer que son séjour en Amérique se prolongea.

(2) Voir un exemple remarquable de la sécurité dont nos marins jouissaient parmi les indigènes dans la déposition concernant le retour des hommes de la *Bonne-Aventure*, chapitre VII.

levait l'ancre, il laissait de nouveaux colons qui se joignaient aux anciens.

Cette infiltration française persistera jusqu'après l'échec définitif de l'établissement au Maragnon, pendant la minorité de Louis XIII. Nos marins se détourneront vers les Antilles ; les Portugais, et peu après les Hollandais, opposeront des obstacles insurmontables à tout retour permanent. Les Français restés au Brésil disparaîtront rapidement, trop peu nombreux pour former avec la population indigène une race métisse.

Les capitaines n'hésitaient pas à se débarrasser des mauvaises têtes en les abandonnant. Ce fut ce qui arriva à Amadis Mathenas, marin sur la *Bonne-Aventure*. Il faut croire que sa femme se consola facilement de son absence puisque, après avoir manifesté un moment des intentions procédurières, elle renonça à toute plainte pour la modique somme de 5 écus et la remise d'un brevet de 10 livres avec le profit à 50 °/₀ que le capitaine avait prêtées à son mari (1).

Il n'y avait pas que des insubordonnés qui restaient au Brésil. Des matelots y séjournaient quelques années, s'occupant d'échange avec les naturels et profitant de la venue des navires havrais pour envoyer à leur famille le produit de ce commerce. En mai 1577, le capitaine Richard Eustache, de Harfleur, remettait à Marie Champaigne, demeurant à Honfleur, femme de Philippe Le Cerf, un ponson de poivre qui lui avait été confié par celui-ci, alors résidant au Brésil.

Dans un autre acte, du 10 septembre 1584, Louis Lunel, maître de navire, embarqué dans la *Françoise*, en partance pour le Pérou, confiait à Pierre Dieppedalle plusieurs espèces de monnaies de France et de Portugal (2), de l'ambre gris

(1) Transaction du 9 janvier 1581.

(2) Une quantité de monnaies de toutes provenances avait cours au Havre. Dans un inventaire dressé en 1576, concernant Jean Bénard, pilote de navire, resté prisonnier à Lisbonne, sont mentionnés des doubles réales croisées, des écus soleil et des demi-écus, des écus alliance, des pistoles et doubles pistoles, un double ducat, un écu à deux têtes, des doubles ducats henrys, des ducats à la plume, des cruzades croisées, une potence, un demi-ange d'or, des petits ducats, une impériale d'or, un écu et un demi-écu de roi et des réales de 20 sols. Les documents de cette époque révèlent de nombreux exemples de circulation monétaire étrangère.

et deux rouleaux de gomme ou cire du Brésil (1), avec mission de les lui remettre à son retour ou d'en disposer au profit de ses enfants s'il décédait en cours de voyage (2).

Mais voici des témoignages plus probants sur la résidence de Normands au Brésil. Le 23 juillet 1598 Michel Bénard, serrurier, âgé de quarante ans, et Pierre Gouallard, âgé de trente-six ans, demeurant au Havre, attestent que six semaines environ auparavant ils étaient arrivés à Dieppe dans un navire de cette ville, la *Rose*, dont était maître Pierre Allez, « du voyage du Brésil où ils auraient résidé et demeuré l'espace de viron deux ans, et qu'au mois d'août ou commencement de septembre dernier, Guillaume Mallezartz, de Fourneville, près Honfleur, et demeurant en la paroisse de Sainte-Catherine de Honfleur, était allé de la vie à trépas en lad. côte du Brésil, au lieu nommé Pirangou, en certain village nommé Varraouyn; le disant savoir parce que aucuns autres hommes français qui étaient habitants en lad. côte aud. lieu susd. leur auraient ainsi certifié et fait entendre, voire leur auraient montré le lieu ou tombeau où il avait été inhumé. Même que par iceux leur fut montré et exhibé à l'œil les acoutrements et hardes dud. Mallesartz, lequel Mallesartz ils avaient vu précédent son décès résidant, vivant et fréquentant avec eux aud. lieu, lequel était manqué d'un bras (3) ».

De cette attestation se dégage une évidence qui ne saurait trop être mise en relief. C'est qu'il y avait à cette époque un certain nombre de Français qui, de leur plein gré, pour des raisons restées inconnues, s'étaient fixés au Brésil, beaucoup sans esprit de retour. Chaque groupe de ces enfants perdus formait une amorce d'établissement dont les circonstances ne permirent pas le développement. Les relations cordiales que cette résidence suppose avec les indigènes eussent pu être profitables pour l'avenir avec un peu de soutien et d'encouragement de la part de la métropole. L'exemple des débuts de la colonisation française aux Antilles, qui n'a pas com-

(1) C'était peut-être du caoutchouc?

(2) Une sentence du vicomte de Montivilliers attribua la propriété de ce dépôt à la femme de Lunel.

(3) Déclaration faite à la requête de Fleurye Poullain, femme de Mallezartz.

mencé autrement, en est en partie une preuve. Je dis en partie, car l'assimilation entre des îles d'une étendue restreinte, faciles à préserver et à défendre pour qui possède la maîtrise de la mer, n'est pas absolument comparable avec l'occupation d'un pays aussi vaste que le Brésil. Mais tout est relatif. L'effort à déployer pour conquérir l'Amérique portugaise aurait dû être proportionné à la valeur de l'objectif.

La déposition ci-dessous corrobore celle-ci. Il s'agit toujours de marins fixés à demeure, ayant peut-être des motifs majeurs pour ne pas revenir en France. Cette considération n'infirme toutefois en rien la conclusion qu'on en peut tirer.

« Jean Lecoq, du métier de maréchal, allant ordinairement en mer, demeurant à Dieppe, atteste qu'il s'était embarqué dans le navire du capitaine Emmanuel Ménart, de Dieppe, vers Noël 1597, en intention de faire voyage au Brésil. Etant arrivé avec l'équipage à Maucouru, en la côte des Cannibales, avaient dressé une forge à terre pour servir aux affaires du navire, et y ayant besogné quelque temps fut forcé et contraint par Nouel Gouppil, Jacques Le Choulleur, de Dieppe, étant en lad. terre du Brésil déjà depuis longtemps, de demeurer avec eux pour besogner dud. métier de maréchal, ce qu'il aurait fait durant quatre mois pour éviter qu'ils ne l'offensassent, vu les violences et menaces qu'ils lui faisaient et mêmement le voulaient tuer s'il s'absentait d'avec eux. Ce qui a été juré et attesté par Galobye Lecroq, du Havre, du métier de la mer, lors étant en lad. terre du Brésil, y demeuré du voyage du capitaine Ollive, pour avoir ouï dire auxd. Gouppil et Le Choulleur comme ils avaient débauché et forcé led. maréchal à demeurer avec eux, néanmoins que led. Lecoq ne l'eût voulu faire de sa volonté.

« Comme aussi s'est présenté Yvon Guillou, capitaine de navire, demeurant au Havre, naguère de retour avec son navire la *Levrette* du voyage du Brésil, qui, de sa bonne volonté, atteste qu'il avait embarqué dans sond. navire, gracieusement et libérale volonté en lad. terre du Brésil, tant led. Lecoq, Lecroq que Pierre Touzey, de Dieppe, pour les repasser par deçà suivant la supplication qu'ils lui en avaient faite. Auquel Guillou iceux Gouppil et Le Choulleur s'étaient adressés avec menaces de le vouloir tuer et offenser s'il embarquait led. maréchal, faisant journellement plusieurs mauvais comportements avec autres leurs adhérents en lad. terre du Brésil » (1).

(1) Déclaration du 23 février 1599.

CHAPITRE V

Armateurs. Marchands. Intéressés.

La navigation transatlantique, — et l'on y pourrait comprendre la pêche à Terre-Neuve et la traite au Canada qui n'en sont que des modalités, — apparaît comme le trafic auquel la population havraise s'adonnait le plus volontiers. Au lieu d'être concentré en un petit nombre de mains, ainsi qu'on l'observe pour le commerce purement africain et dans le cabotage avec l'Espagne et le Portugal, il était réparti entre une quantité d'individus. Leur nombre paraîtrait incroyable si l'on n'avait, pour l'apprécier, les documents irréfutables du tabellionage. Beaucoup plus que dans les autres branches de l'activité maritime existe une gamme fort étendue, allant de l'habitant qui, une fois par occasion, prend une part dans un navire, au marchand qui, soit comme propriétaire, soit comme victuailleur, s'y spécialise. Toutes les classes sociales s'y rencontrent, s'y coudoient et s'y mêlent.

Ceci dit uniquement en ce qui concerne les intérêts directs que révèlent les chartes-parties. La constitution des pacotilles (1), les prêts aux aventures accentuent encore cette pénétration. Les prêteurs sont légion, trop nombreux pour qu'on puisse les mentionner autrement que d'une façon générale. Il n'est si petit artisan qui, tenté par les bénéfices qu'on en retire, n'apporte sa contribution à cet ample mouvement du commerce d'outre-atlantique.

Ces habitudes se sont maintenues pendant tout le temps de la navigation à voiles. Au XVIII[e] siècle, le commerce amé-

---

(1) Sous une forme très modifiée et dans des proportions plus modestes ce vieil usage des pacotilles s'est conservé sur les paquebots faisant la navigation des Antilles. Ce sont des objets de valeur sous un petit volume : parfums, savons, soieries, colifichets, très appréciés des citoyens de couleur et de leurs épouses, qui entrent à peu près exclusivement dans leur composition. Le paiement n'en est plus effectué en marchandises mais en argent. Cette différence radicale fait perdre à ce trafic le caractère intéressant qu'il a conservé jusqu'au XIX[e] siècle.

ricain sous pavillon national n'est pratiqué qu'avec les Antilles françaises et jusqu'au traité de Paris avec le Canada. Ce n'est qu'après la paix de 1783 que nos navires prennent la route de la Nouvelle-Angleterre. Or, à l'apogée de cette navigation, au cours des années qui précèdent la Révolution, on constate la même unanimité dans les inclinations du négoce havrais. Ce sera une des raisons, et la plus puissante, pour laquelle le Havre — de même que toutes les villes qui y étaient intéressées — s'opposera énergiquement, d'abord aux autorisations accordées aux étrangers de trafiquer avec nos colonies, ensuite à la campagne menée par les philanthropes, — les négrophiles, — en vue d'amener la suppression de la traite des noirs et de l'esclavage, qu'il considérait comme inséparables de la prospérité des Antilles.

Rien ne démontre mieux la mutabilité des opinions humaines que cette opposition des tendances économiques à deux siècles de distance. Les marchands normands du XVI^e^ siècle réclamaient le droit à la libre concurrence parce que, dans toutes leurs entreprises maritimes, ils se heurtaient à l'ostracisme des possesseurs des colonies américaines. C'était au nom de la liberté des mers qu'ils proclamaient la liberté du négoce. Il leur semblait monstrueux, contraire à toutes les lois naturelles qui doivent régler les rapports des hommes entre eux, qu'une nation s'obstinât à exercer seule un commerce pouvant suffire à plusieurs. Déjà cependant s'accusaient les courants opposés qui naissent au contact des intérêts divergents. En même temps que les marchands se posaient en champions de l'égalité commerciale, le Parlement de Normandie (1), sous leur inspiration, érigeait en principe que nos nationaux devaient avoir le privilège du fret dans les ports français.

La création de nos colonies au XVII^e^ siècle et le rigoureux monopole adopté par les compagnies privilégiées et généralisé par Colbert, modifièrent profondément les conceptions primitives des marchands. A l'abri d'une législation draconienne, adoptée également par les autres nations, ils s'habituèrent à trafiquer sans le stimulant de la concurrence étran-

(1) En 1517.

gère. A leur tour les bénéfices qu'ils en retirèrent leur firent paraître inadmissible que nos rivaux pussent être admis à lutter avec eux sur des marchés qu'ils considéraient comme leur domaine exclusif. Régulateurs des prix d'achat et de vente, ils se heurteront, à mesure que les colonies se développeront, aux colons dont les intérêts seront naturellement opposés. Ce sera le début de tiraillements et d'une mésintelligence que les meilleurs esprits s'efforceront en vain d'aplanir (1). Finalement, sous la pression des idées économiques des physiocrates, l'édifice de Colbert s'écroulera et l'arrêt du 30 août 1784 (2) ouvrira nos colonies au commerce étranger.

A peine fut-il connu que ce fut, dans toutes les villes intéressées au maintien de l'ancien régime, un tolle général. De la capitale de la Normandie, jadis citadelle de la liberté commerciale, partit le plus vibrant plaidoyer en faveur, on ne peut pas dire du protectionnisme, mais du prohibitionnisme colonial absolu. « Les colonies, dira la Chambre de commerce de la province, appartiennent à la métropole ; elles ne doivent dépendre que de la métropole et ne commercer qu'avec les habitants de la métropole. Ce sont des principes fondamentaux dont il serait très dangereux de s'écarter (3). » C'est tout à fait la thèse espagnole du XVI^e^ siècle, soutenue cette fois par la France.

L'extrême division des participations dans les armements rendait moins redoutables les sinistres affectant les navires, qu'ils proviennent des risques ordinaires de la mer ou des pirates. Il s'opérait entre les pertes et les profits une balance avantageuse aux derniers. Si précaires que fussent les conditions de la navigation à une époque où la police maritime

---

(1) Notamment par les conférences ouvertes en 1775-1776 par Sartine, ministre de la marine, entre les délégués des ports et des colonies.

(2) Un arrêt du 29 juillet 1767, autorisant l'entrepôt des denrées étrangères dans les ports de Sainte-Lucie et du môle Saint-Nicolas, pratiquait déjà une brèche dans le système prohibitif.

(3) *Observations des Syndics de la Chambre de commerce de Normandie sur l'arrêt du Conseil du 30 août 1784.* Rouen, in-4, p. 13 (Arch. comm. HH 68). Dans son cahier de doléances en 1789, le commerce du Havre insiste encore pour que cet arrêt soit supprimé et pour la révision du traité de commerce avec l'Angleterre conclu en 1786, contre lequel toutes les places commerçantes s'étaient élevées.

était encore inorganisée, elles n'affectaient pas les intérêts des armateurs à un degré comparable à celui qu'on observera au XVIII[e] siècle. Les captures des navires havrais au début des guerres avec l'Angleterre atteindront alors les proportions de véritables calamités (1).

On ne peut autrement qu'en relevant dans tous les cas où ils sont indiqués les noms des intéressés connaître de manière précise le nombre et la valeur de leurs engagements. Encore cette recherche, pour donner des résultats probants, devrait-elle être étendue à tous les genres de navigation existant au Havre. Ce serait là une tâche fort longue, entachée à sa base d'une erreur systématique, les navires terre-neuviers, pour ne citer que ceux-là, étant armés dans des conditions qui dissimulent la plupart du temps les noms de leurs propriétaires et de leurs victuailleurs. Les inventaires des maisons de commerce y pourraient suppléer, mais je n'en ai rencontré aucun.

Rares même sont les documents énumérant les parts possédées par un marchand dans un certain nombre de navires. Le plus intéressant, à ce propos, concerne la maison le plus souvent citée dans les armements transatlantiques.

Par une convention conclue le 6 octobre 1584 entre Jacques Letellier, marchand à Rouen, et Andrieu Letellier, marchand au Havre, tous deux fils et héritiers de Jacques Letellier, de Rouen, Andrieu reconnaissait que, bien qu'achetées sous son nom, son frère était propriétaire dans les navires suivants pour les parts indiquées.

Le tiers de sept demi-quarts dans la *Françoise*, de 40 tonneaux, capitaine Remont, en voyage au Pérou; un quart et demi dans la *Catherine*, de 45 tonneaux, capitaine Moulin, étant au Brésil; le tiers de sept demi-quarts dans le *François*, de 160 tonneaux, capitaine Decqueville, de retour du Pérou; un demi-tiers dans le *Charles*, de 120 tonneaux, capitaine Dozebosc; un demi-quart dans l'*Espérance*, de 100 tonneaux, capitaine Hébert; un demi-tiers dans l'*Aventureuse*,

(1) Pour le Havre seulement, j'ai retrouvé la mention de 29 navires pour les Antilles, enlevés au début de la guerre de Sept ans ; de 40 lors de la guerre de l'Indépendance américaine et de 45 longs-courriers capturés à la rupture de la paix d'Amiens en 1803.

de 100 tonneaux, capitaine Pelley; un quart dans la *Salamandre*, de 80 tonneaux, capitaine Lemerger ; un demi-quart et un douzième dans la *Florissante*, de 140 tonneaux, capitaine Hastinguays ; un demi-tiers dans la *Bonne-Attente*, de 80 tonneaux, capitaine Acher; un demi-tiers dans le *Soleil*, de 70 tonneaux, capitaine Quemin, tous les six de retour de Terre-Neuve ; un demi-tiers dans le *Beau-Couldre*, de 70 tonneaux, maître Hébert l'aîné, prêt à partir pour Bordeaux; un demi-quart dans l'*Arbre-de-Vie*, de 70 tonneaux, maître Le Dentu, prêt à partir pour Malestien (?); un demi-quart dans le « heu » de 50 tonneaux la *Paix*, maître Durant.

En dehors de ces parts de bourgeoisie, Jacques Letellier entrait de moitié aux victuailles prises au compte d'Andrieu Letellier dans le *Charles*, de 70 tonneaux, capitaine Bourdon, pour un quart; dans la *Pèlerine*, de 80 tonneaux, capitaine de Colleney, pour un demi-quart ; dans l'*Espérance*, de 50 tonneaux, capitaine Malherbe, pour un quart et 66 écus deux tiers à 40 °/₀, ces trois navires étant en voyage au Pérou; dans la *Catherine*, où il était bourgeois, pour un demi-quart et 166 écus deux tiers à 50 °/₀; dans le *Redouté*, de 45 tonneaux, maître Dingouville, en mer pour le Brésil, pour un demi-tiers ; dans la *Catherine*, de 50 tonneaux, capitaine Boucher, prête à partir au Pérou, pour un quart, et dans l'*Eronde*, barque de 30 tonneaux, en voyage au Pérou, pour un quart.

Cette énumération un peu longue montre bien à quel point les intérêts dans les armements étaient divisés, puisqu'une seule maison était représentée dans dix-neuf navires. Si les textes sur ce point étaient plus abondants, on relèverait incontestablement, pour les principaux marchands, une répartition analogue.

Plus communes sont les cessions globales de contrats, — on les désignait sous le nom de brevets — constatant les prêts aux aventures. Dans un transport consenti le 25 octobre 1585 par Josias Bruyerres, diverses sommes, formant un total de 204 écus 31 sols 6 deniers, sont engagées sur les navires la *Pèlerine*, l'*Etoile*, l'*Heureuse*, la *Petite-Licorne*, la *Salamandre*, la barque de Richard Lye, en voyage au Pérou ou

au Brésil (la *Pèlerine* était de retour); sur le *Nicolas*, parti pour la Floride, sur les terres-neuviers le *Nicolas*, la *Romaine*, la *Salamandre*, le *Jean*, le *Nicolas-Vasse* et le navire de Jean Queretier; sur l'*Espérance*, capitaine Cardin Haistre, pour le Maroc, et enfin sur l'*Agnel*, alors en voyage de la droguerie (1).

Les quelques actes de ce genre que renferment les registres du tabellionage montrent la même multiplicité de prêts, un éparpillement analogue de risques, presque toujours pour des chiffres peu élevés. La quotité de ces prêts, contractés le plus souvent par des marins, facilitait la coopération d'un très grand nombre d'habitants. Si je ne craignais d'employer une expression trop ambitieuse, je dirais volontiers que cette démocratisation témoigne à quel point toute la population était intéressée dans la prospérité de cette navigation ainsi que dans la pêche de la morue.

Participants et obligataires directs ou prêteurs, ce sont, pour adopter la terminologie moderne, des actionnaires. Ce qui les distingue, c'est que les premiers peuvent attendre des bénéfices qui sont fonction de la valeur des retours comparée aux dépenses effectuées pour l'armement et en cours de route, tandis que pour les seconds l'intérêt est déterminé au préalable.

Les déboursés primitifs ne suffisaient pas toujours. En cas de relâche par mauvais temps ou par suite de pillage, il fallait agréer et avitailler à nouveau les navires. Ce soin retombait sur les bourgeois et les victuailleurs qui fournissaient leur quote-part proportionnelle. Pour y satisfaire, leurs ressources n'y suffisant pas toujours, ils empruntaient. La mise supplémentaire était passible du taux applicable aux prêts aux aventures (2).

---

(1) Cette expression s'entendait de la grande pêche du hareng, pour laquelle le Havre ne paraît pas avoir eu beaucoup d'inclination. A ce point de vue il n'a jamais égalé les ports de Dieppe et de Fécamp.

(2) Le 28 mars 1572, Jean de La Fons, lieutenant de Sarlabos, et Jean de Villette, représentant le droit de Regnauld de Marsollier, donnent pouvoir à un marchand de Rouen afin de ravitailler la *Comtesse-Testue*, en relâche à la Rochelle, « pour inconvénient aud. navire ». Le 1er janvier 1606, Madeleine de Goustimesnil, femme de Georges de Scudéry, reconnaît avoir reçu des

Une autre forme d'intérêt, moins apparente, parce que les actes qui la concernaient étaient rédigés à Rouen, consistait dans les assurances sur les navires et les cargaisons. Il n'y avait pas de compagnies organisées telles que nous les connaissons. Les marchands, soit à titre individuel, soit en association, prenaient des risques sur les navires moyennant une prime convenue (1). Ce n'est qu'après 1748 qu'apparaissent au Havre des associations formées dans ce but. Jusque-là, Rouen, grâce à son organisation traditionnelle et à sa puissance financière, en conserva le monopole (2).

Les capitaines de navires devaient, avant de prendre la mer, fournir une caution ou, à défaut, un répondant (3). C'était une précaution contre les actes de piraterie qu'ils pouvaient être tentés d'accomplir au cours de leurs traversées. Mais à quels cruels déboires les marchands étaient-ils exposés en certaines occurrences !

En 1584, Nicolas Duchemin, maître maçon, le même qui construisit en partie l'église Notre-Dame, la principale du Havre, garantissait que Bertrand Campion, son gendre, capitaine de l'*Heureuse,* aurait soin « de se bien conduire, compéter et gouverner durant le voyage et qu'il ne fera aucun méfait aux amis, alliés, confédérés et sujets du Roi ».

Serment de marin qu'emporta le vent du large. Sans doute Campion rencontra-t-il sur son chemin l'algue tendre qui invite à y mordre. Toujours est-il qu'à son retour ses marchandises furent confisquées, quelques peccadilles coutumières aux capitaines ayant été relevées à son passif. Le chargement, attribué à l'amiral de Joyeuse au cours du pro-

---

victuailleurs du *Villars* la somme de 900 livres, allant à l'aventure à 50 °/₀, dans le but de subvenir à sa part du radoub et autres choses qu'il convient pour raccommoder le navire et parfaire son voyage, étant « relâché à la ville de la Rochelle par mauvais temps ».

(1) Je n'ai pas rencontré de polices d'assurances au compte de marchands du Havre avant le XVII[e] siècle. La prime est élevée et atteint jusqu'à 30 °/₀. Elles se réfèrent en général aux usages suivis à Rouen en cette matière.

(2) Subrogation consentie par Alain Duchemin d'une police d'assurance de 150 écus sur le *François,* dressée par Laurent Massias le 20 janvier 1582. Procuration afin de poursuivre le recouvrement de 333 écus un tiers assurés sur le *Charles* (11 octobre 1583).

(3) L'obligation du cautionnement se trouve déjà dans l'édit de 1517. L'ordonnance sur la marine de 1584, article 31, la confirme.

cès qui lui fut intenté, fut rétrocédé par ce dernier à son frère le cardinal ; celui-ci, à son tour, le donna au lieutenant de Villars, Hugues de Goujon. Evoquée devant le Conseil d'Etat, l'affaire durait encore quinze ans plus tard, quand une transaction, passée le 26 août 1600 devant Lucas Lepage et Romain Masson, tabellions à Rouen, entre Goujon et les intéressés au navire, vint la terminer.

Les termes employés dans les actes de cautionnement subirent l'influence des événements. Pendant la Ligue, quand le gouverneur du Havre, André de Brancas de Villars, est virtuellement roi de la Normandie, il n'est plus question de ne pas léser les confédérés d'un souverain dont l'autorité est méconnue. Il est, par contre, essentiel de respecter les navires se réclamant de la Sainte Union des Catholiques. Villars alors exige des capitaines partant du Havre une caution garantissant qu'ils ne feront aucun tort aux navires du Havre, de Fécamp et des autres ports tenant le parti de l'Union (1).

Cette question des responsabilités qu'ils encouraient dans les déprédations exercées par les capitaines et les équipages de leurs navires préoccupait fortement les armateurs. Non qu'ils fussent en principe opposés aux bénéfices qui leur en revenaient et que les officiers de l'Amirauté du Havre sanctionnaient presque toujours par un jugement de bonne prise, mais ils redoutaient les conséquences d'un appel à la Table de marbre de Rouen ou au Conseil d'Etat. Les parties lésées, quand elles avaient obtenu un arrêt favorable, n'hésitaient pas, afin d'assurer le payement des compensations pécuniaires auxquelles elles avaient droit, à faire emprisonner les marchands. On avait, à cette époque, la prison pour dettes très facile. Force était bien alors de desserrer les cordons de la bourse, opération d'autant plus pénible que depuis longtemps les navires et les marchandises en litige avaient été vendus.

On ne doit donc pas être étonné que dans une matière qui

(1) Contre-garantie d'Alain Duchemin, Richard Apris et Nicolas Lecompte, bourgeois au *Petit-Jean*, envers François Aubin, qui en avait « pleigé » le capitaine pour 1.000 écus (17 juin 1589).

touchait à tant d'intérêts, le corps de ville, émanation élue d'une population ne vivant que du commerce maritime, ait pris fait et cause pour elle. Le 14 juillet 1586, Guyon Hacquet, procureur-syndic des bourgeois, manants et habitants, donnait pouvoir, au nom de la communauté des habitants, pour soutenir devant le Parlement que les bourgeois, propriétaires et victuailleurs des navires, ne pouvaient ni ne devaient répondre des abus, fautes et malversations commises par les maîtres et équipages pendant leurs navigations, en quelque sorte et de quelque manière que ce fut, et de requérir l'entérinement des lettres de déclaration concédées par le roi le 3 juillet précédent pour l'interprétation du soixante-et-onzième article de l'ordonnance sur la marine de 1584 (1).

Entre ces marchands existaient naturellement des différences très accentuées dans l'importance de leurs entreprises. Les uns se spécialisaient dans les armements et la fourniture des chargements, et il y avait entre eux des degrés fort divers. Pour d'autres, ce commerce n'était qu'un accessoire de leur profession principale.

En considérant seulement le Havre pendant la période où la navigation transatlantique atteignit son maximum d'activité, entre 1571 et 1588, cette distinction apparaît nettement.

Tant comme bourgeois ou comme victuailleur, Andrieu Letellier est nommé dans cinquante navires, Pierre Cavelet, sieur de Lymare (2) et Nicolas Toustain, sieur de Castillon, chacun dans quarante-cinq, le capitaine Jean de Villette et Pierre Duchesne dans vingt-neuf, François Richer, sieur de Pifolet, dans vingt-huit, Nicolas Le Lectyer, Robert Laisné et François Baudouin chacun dans vingt-et-un, François Lemonnier et Jean Costé dans dix-neuf, Guillaume et Jean Berry frères, Alain Duchemin dans dix-huit, Robert

(1) Les bourgeois et les victuailleurs étaient exemptés de responsabilité s'ils ne s'étaient immiscés ou n'avaient pas été participants dans les déprédations. S'ils en avaient bénéficié et que la prise fut trouvée mauvaise ils étaient contraints de rendre ce qu'ils avaient eu ou, à défaut, la vraie valeur.

(2) Etait, en 1572, receveur de la Romaine (la Douane). En 1608, il possédait l'office de receveur ancien et alternatif des traites foraines du Havre, de Harfleur et de Fécamp. Probablement originaire de Caudebec-en-Caux, il était apparenté par sa femme à une grosse famille de marchands de Rouen. Il prend pour la première fois un intérêt en 1577, dans le *Tigre*.

Gréger dans seize, Jacques Langloys et Etienne Geffrey dans douze, Etienne Debris, sieur de Limpiville, et le capitaine en la marine royale Romain de La Champaigne dans onze.

Cette répartition se modifia profondément au cours de la période suivante, qui se prolonge jusqu'en 1610. L'état de fortune de beaucoup de marchands subit une grave crise, leurs facultés financières en sortirent affaiblies; l'émiettement des participations en est plus apparent. Andrieu Letellier est toujours en tête, entrant comme intéressé dans vingt-cinq navires, Cavelet n'y figure plus que dans dix-sept et Toustain dans treize. Un seul armateur, capitaine entretenu de la marine militaire, vient avec dix navires ; c'est Guillaume Berry, sieur de Hayneville, appartenant à une famille exerçant le négoce depuis au moins deux générations.

Au-dessous de ces grosses maisons s'échelonne la foule des autres participants. De 1571 à 1588, deux cent quarante-six habitants entrent dans ces armements, et sur ce nombre, cent cinquante-trois n'y apparaissent qu'une fois. Au cours des années suivantes, sur cent soixante-sept intéressés, il s'en rencontre cent douze pour un seul navire (1).

Il faut avoir présente à l'esprit la manière dont se traitaient ces opérations pour en apprécier l'influence considérable et saisir à quel point elles façonnaient les habitudes de la population. Les parts d'intérêt étaient payables en nature, suivant la composition des retours, non en espèces. Pour les réaliser, il était indispensable que les détenteurs, quelque minime que fût leur part, fissent œuvre de commerçants ; il leur fallait trouver des acheteurs. Donc, marchands, marins ou simplement prêteurs, étaient amenés à connaître les usages de la place, à discuter les tarifs des marchands en gros, qu'ils fussent ou non du Havre, à faire en petit ce que d'autres pratiquaient sur un mode plus étendu. Instinctivement ils faisaient leur apprentissage du négoce. Si leurs spéculations étaient heureuses, — et elles le furent souvent, la mobilité du personnel commercial en témoigne, — ils étaient conduits à s'y

(1) Il est bien entendu que ces chiffres sont indépendants des prêts aux aventures ainsi que des autres branches de l'activité maritime havraise.

adonner avec plus d'assiduité, à y consacrer toutes les ressources dont ils pouvaient disposer. L'artisan, le boutiquier, l'employé, le marin laissaient graduellement place au marchand. Pour certaines vieilles familles havraises, c'est une leçon suggestive que d'assister à cette lente ascension, que terminait à peu près invariablement l'acquisition d'une « savonnette à vilain » ou l'alliance avec la noblesse de vieille souche.

La contribution de Rouen dans cette navigation, pour être moins grande que celle du Havre, ne laissait pas d'être notable, particulièrement jusqu'en 1588. Charles Panyot (ou Pavyot) se rencontre vingt-sept fois, Jean Davy vingt-quatre, Lucas et Lucas Boullays père et fils vingt-trois, Pierre Féron seize, Jean Baudouyn quatorze, Charles Doulcet onze et Robert Hay dix. Les Legendre, si puissants au siècle suivant, sont rarement mentionnés. En outre, on relève les noms de cent trente-sept autres habitants de Rouen, dont quatre-vingt-cinq une seule fois.

Après 1588, la régression est beaucoup plus accusée à Rouen qu'au Havre, peut-être parce que les vues se sont portées ailleurs. Il n'y a plus que vingt-sept Rouennais, et dans ce nombre, le plus fort intéressé, Antoine de Forssin, ne l'est que dans dix navires.

Les marchands et les intéressés à la navigation se recrutant à tous les étages sociaux, ne formaient pas une corporation rigide telle que l'ancien régime les connaissait. Les conditions spéciales du commerce havrais, — et il paraît en avoir été de même à Rouen, — permettaient à tout venant d'y avoir accès. Aussi beaucoup d'habitants exerçant des professions tout à fait étrangères à la navigation y prenaient-ils part. On y trouve des chirurgiens-barbiers, des apothicaires, des avocats, des procureurs, des maîtres maçons, des fonctionnaires, etc., sans oublier de nombreux capitaines et marins et les officiers ou soldats de la garnison.

Une place spéciale revient aux hôteliers qui, à peu près seuls en dehors des marchands en gros, disposaient de locaux suffisants pour emmagasiner les marchandises. A se frotter sans cesse aux gens s'occupant de négoce, aux marins, aux

voyageurs venant au Havre pour s'y embarquer, ils acquerraient, avec des connaissances assez étendues dans cette matière, le désir de participer à des entreprises dont ils étaient journellement à même d'apprécier les bénéfices. Quelques-uns furent les créateurs d'importantes maisons de commerce (1).

L'obligation où se trouvaient les marins d'être presque constamment en mer et pour les marchands de se déplacer pour leurs affaires, leur faisaient une nécessité de laisser en ville un fondé de pouvoir dans lequel ils puissent avoir une confiance absolue. La plupart n'avaient pas à le chercher bien loin. Les procurations aux femmes sont nombreuses et soulignent l'importance de leur rôle dans la gestion des intérêts familiaux. C'était sur elles, en l'absence du mari, que reposait la plupart du temps le soin de gérer l'avoir de la communauté, de prêter ou de recevoir, d'acheter et de vendre, et on ne voit nulle part que les engagements qu'elles contractaient ou les affaires qu'elles traitaient aient été désavoués par leurs maris.

Ceux-ci venaient-ils à décéder avant que leurs enfants fussent en âge de leur succéder, les femmes prenaient résolument la direction de la maison et la continuaient sans qu'il parut y avoir rien de changé. Cette transmission leur était d'autant plus aisée que précédemment elles avaient été associées intimement au genre d'affaires qu'elle comportait.

Cet usage se maintint longtemps. Au XVIII[e] siècle, parmi les plus importantes maisons havraises, on rencontre fréquemment la mention de veuve (2).

Les coutumes normandes favorisaient cette indépendance

---

(1) Roger de Flamare, Etienne Rastellin, Pierre Dufresne, Thomas Dallenson, etc. Le fils de l'un d'eux, David Duchesne, fit partie sous Louis XIII de la Compagnie des Cent associés, et fut au Havre le directeur de la Compagnie de la pêche à la baleine. Il en a peut-être été de même à Rouen. En 1572 on voit un Jean de Bauquemare, hôtelier, qui doit appartenir à la riche famille du même nom.

(2) Dans les années qui suivirent le traité de Paris, en 1763, une partie du commerce des Antilles était exercé par des maisons ayant des veuves à leur tête : veuve Foache et fils, veuve Lemonnier et fils, veuve Christinat et Turpin, veuve Homberg, veuve Jean Feray et Massieu, veuve Grégoire et fils, veuve Guérard et Eyriés, veuve Delahaye, Le Bouis fils et C[ie], etc.

féminine, même dans les ménages peu aisés : la distinction entre les apports des conjoints était favorisée par la passation de contrats de mariage, la plupart sous seings privés (1). A plus forte raison dans ceux jouissant d'une situation plus relevée. De plus, très souvent, apparaît la mention de femme civilement séparée quant aux biens, — on disait quelquefois divorcée. Ayant ainsi la gestion de leur patrimoine, les femmes étaient naturellement préparées à suppléer leurs époux.

Une circonstance, qui paraît particulière à cette époque, contribuait à accroître leur autorité. Ces temps ont été de grands consommateurs d'hommes, surtout dans une ville où une notable partie de la population vivait de la mer et lui payait un large tribut. Pourtant le nombre de veuves ne paraît pas avoir été élevé; il est certainement au-dessous de la la proportion relevée depuis un siècle, laquelle se maintient au même taux proportionnel (2).

C'est qu'elles se remariaient souvent, jusqu'en cinquièmes noces ; les unions avec des veuves apparaissent très nombreuses dans toutes les classes sociales. Investies de la tutelle de leurs enfants, apportant en dot les acquêts de leurs mariages antérieurs, il n'est pas surprenant qu'elles aient possédé les qualités nécessaires pour collaborer efficacement au maintien et à l'accroissement de la fortune commune.

En dehors de Rouen, les environs du Havre, la Basse-Normandie, apportaient également un contingent appréciable aux armements transatlantiques. Les marchands havrais étaient souvent intéressés aussi dans les entreprises de Honfleur. Pour une raison que j'ignore, certains marchands d'Orléans l'étaient dans beaucoup de navires havrais. Jacques Blanchard, sa veuve et leur fils sont mentionnés dans dix-sept bâtiments, Nicolas Thoinard (3) et sa veuve dans dix-neuf,

---

(1) Si l'ancien droit français exigeait la rédaction des contrats de mariage en la forme authentique, devant notaires, la coutume de Normandie reconnaissait ces contrats sous seings privés comme valables, s'ils avaient été rédigés en présence et du consentement des parents des époux.

(2) En 1793 comme en 1896 la proportion des veuves relativement à l'ensemble de la population est de 65 pour mille à la première de ces dates et de 66 à la seconde.

(3) Il est indiqué quelquefois comme habitant Châteaudun.

Jean Bourgoing dans huit, François et Antoine Garrault dans cinq. De plus on les trouve cités dans un certain nombre de prêts aux aventures (1).

Cette extension n'a rien qui puisse surprendre ; il est même extraordinaire qu'elle ne se soit pas étendue aux centres manufacturiers qui étaient en relation avec le Havre et Rouen. Peut-être cependant a-t-elle existé d'une manière détournée, par le prêt d'argent aux maisons d'armement. Certaines d'entre elles, dans les chartes-parties, déclarent en effet que leur participation est faite pour elles et leurs consorts. Elle revêt, par contre, un caractère imprévu quand on envisage la qualité des personnages que leur rang n'empêchait pas de se livrer à des opérations mercantiles.

On savait déjà que de tout temps les gentilshommes avaient prêté leur appui aux armements en course. C'était là une manière courante de faire la guerre, qui ne portait en rien atteinte à leurs prérogatives nobiliaires. Le pouvoir avait de bonne heure reconnu l'utilité non seulement d'encourager ces entreprises mais aussi de les étendre à tout ce qui concernait la navigation. Une ordonnance de 1566 déclarant que le commerce maritime n'emportait pas dérogation à la noblesse ne faisait que consacrer des habitudes entrées depuis longtemps dans les mœurs. Maintenue par l'article 452 de l'ordonnance de 1629 (2) elle reçut une confirmation éclatante du monarque le plus imbu du prestige de la naissance. Par l'édit de 1669 Louis XIV déclarait que le commerce de mer ne dérogeait pas à la noblesse, que les gentilshommes pouvaient directement ou par personnes interposées entrer en société et prendre part dans les vaisseaux marchands, denrées et marchandises, pourvu toutefois qu'ils ne vendent point en détail (3).

La petite noblesse normande avait toujours été hantée par

(1) Ces prêts étaient parfois consentis en leur nom par les tabellions du Havre, ce qui fait croire que ceux-ci étaient dépositaires de sommes qu'ils étaient libres de répartir au mieux des intérêts de leurs clients.

(2) Pardessus. *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*. Paris, 1837, in-4, p. 249.

(3) L'ordonnance sur la marine de 1681, livre II, titre VIII, art. 1^er, confirme ces dispositions.

les bénéfices qu'elle tirait de la mer. Coups d'épée, parts de butin et de commerce, c'était pour beaucoup le maintien d'une tradition qui remontait aux grands aïeux, à ceux qui avaient suivi Harold et Rollon dans leurs courses aventureuses. Nombreux étaient ceux qui s'étaient distingués sur mer. C'était une inépuisable pépinière où la marine royale devait puiser bon nombre de ses illustrations. Leur coopération aux entreprises maritimes était une conséquence inévitable de leur nombre, de la précarité relative de leur situation et de l'attrait d'une carrière souvent lucrative, la seule à laquelle ils puissent s'adonner sans compromettre leur dignité.

Leur participation dans les navires armés pour l'Amérique, soit comme marins soit comme intéressés, est donc une conséquence très naturelle de la proximité des grands ports normands. Mais en dehors d'eux, il est fréquent de constater l'intervention comme bourgeois ou comme victuailleurs de seigneurs d'une autre envergure.

Mettons à part ceux que rattachaient au Havre des liens de résidence ou de voisinage. Comment n'être pas frappé cependant quand on voit Corberan de Cardaillac, sieur de Sarlabos, gouverneur du Havre de 1563 à 1584 (1), suivant l'exemple du vice-amiral du Chillou et de l'amiral d'Annebault, être parmi les armateurs dont le nom se retrouve le plus souvent, et l'un de ses successeurs, Georges de Brancas (2), marquis de Villars, l'imiter.

Voici Honorat de Savoie, amiral de France, et Philippe Strozzi (3), colonel-général de l'infanterie française, cousin

(1) Descendant d'une vieille famille de Bigorre, Sarlabos, né vers 1515, mort en 1586, après avoir joué un rôle brillant en Ecosse au service de Marie Stuart, se distingua au siège du Havre, dont le gouvernement lui fut accordé. Il avait été promis d'abord au mestre de camp du Plessis de Richelieu, tué dans un des combats qui précédèrent la capitulation de la ville. En 1584 il vendit sa charge à l'amiral de Joyeuse pour 12.000 écus (Procuration passée à Raymond de Cardaillac, son frère, le 9 juin 1584).

(2) La famille de Brancas (Brancaccio) était originaire de Naples. Un de ses membres était venu se fixer en France sous le règne de Charles VII. Georges de Brancas avait succédé à André de Brancas, amiral de France. Nés tous deux à l'Isle-sur-Sorgue, dans le Comtat-Venaissin, ils étaient apparentés par leur mère, Catherine de Joyeuse, au favori d'Henri III.

(3) Est intéressé dans l'armement en course de la *Foudre* et de la *Mesquine*, en 1574, et dans une barque ayant fait une prise en 1578, de concert avec un autre corsaire, la *Françoise*.

de Catherine de Médicis, Jacques de Matignon, lieutenant du Roi en Basse-Normandie, Pierre de Brochin, secrétaire de la Reine, intéressés en 1576 dans le *Prince*, le *Jacques* et la *Salamandre*, le commandeur de Crillon en 1591, Achille de l'Hôpital, baron de Cordon, en 1610, et d'autres dont on trouvera les noms à l'appendice.

Ce recrutement s'élève plus haut encore. Dans le *Saint-Georges*, en 1604, Georges de Brancas est bourgeois pour trois quarts ; le quart restant appartient à la princesse Catherine de Gonzague et de Clèves, duchesse de Longueville et d'Estoutteville (1). Enfin, dans ce même navire, dans la *Marie* et dans la *Salamandre* en 1604 et en 1603, on voit figurer au nombre des victuailleurs Bon de Serres, agent des affaires de la Reine. Cette qualité donne à entendre qu'il agissait au nom de Marie de Médicis elle-même (2).

Il est un autre personnage qu'on ne peut passer sous silence, bien que sa participation aux armements commerciaux havrais ne puisse être établie positivement. Le 5 mars 1584, Pierre Chauvin et Michel Roussel, capitaines entretenus par le Roi en la marine, reconnaissaient avoir reçu de Jean Dumont, procureur et fondé de pouvoir de Charles de Cossé, comte de Brissac (3), les vaisseaux le *Grand-Brissac*, le *Petit-Brissac* (4), le *Pontpierre* et la barque la *Barque Capre*, tous

(1) Fille aînée du prince de Mantoue, duc de Nevers, et d'Henriette de Clèves. Mariée en 1588 à Henry d'Orléans, duc de Longueville, comte de Dunois et de Tancarville. Elle fut la mère du duc de Longueville de la Fronde. Dans cette charte-partie elle était représentée par Paul Anquetil, son procureur au comté de Tancarville.

(2) Bon de Serres prête également 300 l. à 50 °/₀ dans le *Saint-Marc*. En comptant ce dernier navire, on arrive au chiffre de quatre signalé par M. de La Roncière (*Ibidem*, IV, p. 269), sur lesquels la Reine risqua une certaine somme, « dont en bonne comptable elle prenait soin de faire vérifier l'inventaire au retour ». La charte-partie du *Saint-Marc* est à ce point altérée que les noms des bourgeois et des victuailleurs ont disparu. Je rattacherais volontiers l'origine de ces prises d'intérêt à la visite faite au Havre par Henri IV et la Reine en septembre 1603. Le gouverneur ne dut pas manquer de lui vanter les avantages de ces voyages et de l'engager à y participer.

(3) Par procuration passée devant François Portyer et Enguerrand Cousin, tabellions en la vicomté d'Avranches, le 24 janvier 1584 (Copie du 13 mars suivant).

(4) De 300 tonneaux, d'après la jauge faite en 1586 à l'occasion de la levée d'une armée navale envoyée au secours de Brouage. Commandé par Michel Roussel, il appartenait alors à Théodoricq, sire de Schomberg, suivant procuration donnée à « Bechevillyer » le 10 mai de cette année.

quatre ayant fait partie, en 1582, de la malheureuse expédition des Açores. Cette remise était faite en vertu d'un contrat passé le 18 décembre précédent devant Louis Bruneau, « nottaire et tabellion du Roy en sa Cour », par lequel Brissac vendait ces navires à « messire Françoys du Plessis, chevallyer, sieur de Richelieu, conseiller du Roy en son Conseil d'Etat, prévost de son Hostel et grand prévost de France (1) ». C'était le père du cardinal.

D'après divers documents, le *Grand-Brissac*, sous le commandement du capitaine Chauvin, aurait entrepris peu après un voyage au Pérou. Le fait est douteux, n'étant signalé que dans une cession d'un brevet de prêt aux aventures (2). Il s'agit peut-être d'une expédition pour le compte du Roi, ainsi qu'il y est fait allusion en 1585.

CHAPITRE VI

Marchandises d'échange

Les registres du tabellionage, si diserts pour tout ce qui a trait aux armements, le sont beaucoup moins en ce qui concerne les transactions auxquelles se livraient les capitaines au cours de leurs escales en Afrique ou en Amérique. C'est à peine si de loin en loin on trouve, réserve faite des ventes

---

(1) Par sa mère, Anne Le Roy, il était le petit-fils du vice-amiral du Chillou. En 1541 les échevins du Havre offraient un perroquet à son père, François du Plessis, « auquel par droit de succession appartient la maison du feu seigneur du Chillou, en laquelle l'on a acoustumé ordinairement tenir l'Hôtel commun » (Arch. comm. AA 33). En 1579, Richelieu est associé avec Strozzi dans le corsaire la *Florissante*, de 80 tonneaux, capitaine Adrien Letellier (actes des 13 et 15 avril 1579), et dans le *Charles*, armé à Honfleur (Ch. Bréard, *ibidem*, p. 28). En 1586, il est propriétaire d'une roberge de 140 tonneaux et 14 pièces d'artillerie, ayant appartenu au vice-amiral de Landreau et que commandait Guillaume Chambrelan. Il l'affrétait au Roi pour 640 écus, en bon état, car elle venait d'être réparée à ses frais par Jean et Raoulin Chevalier, maîtres charpentiers de navires (Contrat du 29 novembre 1585).

(2) Cession par Michel Béchever, pilote, de 19 écus qu'il a prêtés à l'aventure à Georges Jagoult, embarqué sur le *Grand-Brissac* « prêt à partir pour le Pérou » (9 mars 1584). Il est incontestable néanmoins que ce navire, ainsi que le *Petit-Brissac*, ont fait tous deux cette année un voyage en mer, pour lequel Chauvin passait, le 14 janvier, des marchés pour le biscuit et le cidre.

de cuirs, quelques renseignements précis. Aussi ce chapitre, qui aurait pu être fort intéressant, sera-t-il nécessairement peu étendu.

Le genre de clientèle que nos marins trouvaient dans ces pays ne permet pas d'envisager la vente telle que nous la connaissons. C'est toujours le système primitif du troc qui règne en maître et c'est le seul qui soit applicable quand les vendeurs et les acheteurs sont séparés par toute l'étendue de la civilisation. Il permettait d'excellentes aubaines, car les navires transportaient des objets de première nécessité ou de coquetterie, de coquetterie de sauvage, choses qui coûtaient peu à acheter tout en étant d'un excellent placement, tant auprès des indigènes que des Espagnols des Antilles. Ceux-ci, dont nos colons du XVIII[e] siècle devaient suivre l'exemple, s'affranchissaient volontiers, à l'occasion, du monopole que leur métropole prétendait exercer.

Les manufactures rouennaises, fabriquant à peu près tout ce qui convenait à l'exportation, fournissaient une grosse part des chargements à l'aller.

Dans le *Cerf-Volant*, en 1572, se trouvaient trente ballots de toiles fines et grosses, deux bahuts (caisses) pleins de marchandises propres et convenables, et un tonneau rempli de coutellerie. Déjà à cette époque les produits exportés étaient de peu d'encombrance relativement à leur valeur. Les « articles de Rouen », remplacés aujourd'hui par les « articles de Paris », étaient d'un poids médiocre ; ils ne devaient pas suffire à former un fret suffisant pour assurer la flottabilité des navires. On y obviait par un supplément de lest, galet ou sable, pris à même les amas qui se formaient perpétuellement entre les jetées du port.

Dans la cargaison du *Dragon*, en 1584, le capitaine avait acheté de Guillaume Annery, marchand à Rouen, cinquante chemises, quarante-trois coiffes, cinquante-quatre mouchoirs, le tout en toile blanche, douze pourpoints en toile de plusieurs couleurs, douze paires de bas de chausses en creseau de couleurs variées, une pièce de serge de neuf aunes, teinte en cramoisi rouge, quarante-trois paires de bas de chausses en toile blanche, deux aunes de drap jaune et une de drap

vert (1). Mais il n'est pas certain que cette acquisition n'ait pas été destinée aux portages du capitaine.

Heureusement qu'un état de la mise-hors d'un navire en 1583 vient à point nous donner la nomenclature complète des marchandises d'échange pour le Brésil. C'est une indication qui n'a qu'une portée générale, la nature des exportations devant varier d'un navire à l'autre, en quantité comme en assortiment ; notamment quand il s'agissait d'entrer en contact avec les Européens des colonies espagnoles, les cargaisons devaient comprendre des produits manufacturés en rapport avec leurs habitudes et leurs besoins.

Cet état présente d'autant plus d'intérêt qu'il contient le détail des victuailles et des dépenses auxquelles avait donné lieu l'armement du navire. C'est le seul que j'aie rencontré concernant la marine marchande, et à ce titre, il me paraît utile de le transcrire intégralement.

Estat des victuailles qui ont été mises et chargées dans le navire nommé le *Nicollas*, du port de 70 tonneaux ou envyron, dont est maistres aprez Dieu Pierres Gruyer, du havre de Grace, pour Dieu aydant faire le voïage du Brésil à l'amond, en l'année 1583.

Premièrement

Onze cens de pain biscuyt à 35 livres le 100, vallant.	385 l.
Dix tonneaux de sildre, fust et cler, rendu à bord 22 livres le tonneau, vallant. . . .	207 l.
Ung tonneau vin clairet, à 20 écus le tonneau.	60 l.
Cinq boyseaux poix blancz.	7 l. 16 s.
Mil cinquante livres de lard, à 14 livres le 100.	147 l.
Ung quarteron morue verte et demy cent de trye.	11 l.
Soixante-dix livres beurre à 20 livres le cent.	14 l.
Pour sel à resaller lesd. lardz	7 l. 5 s.
Pour despence d'aller faire thyrer les sildres et autres fraiz à Honnefleur	5 l.
Pour six ponchons à mettre l'eaue	9 l.

(1) E. Gosselin, *ibidem*, p. 159.

Pour deux barilletz à eaue	1 l
Pour 8 potz d'huille d'ollif	6 l.
Pour 20 potz d'eaue-de-vye	10 l.
Pour deux demys barilz vin aigre	7 l.
Pour 10 livres pruneaux.	» l. 15 s.
Pour deux barilz de sel à porter hors . . .	4 l.
Pour 140 livres chandelle à 25 livres le 100 .	35 l.
Pour boys à brusler à porter hors	10 l. 15 s.
Pour ung frison, ung flacon et tasses d'estain.	5 l.
Une chaudière	5 l.
Pour la futaille qu'il conviendra à enfoncer et mettre les victuailles, suyvant l'esticquette du tondellier	20 l.
Pour celle du fustailler	10 l.
Pour mettre les victuailles dedans le navire .	22 l. 10 s.
Pour le racoustrage des soultes	15 l.
Pour tous les portages et rapportages des victuailles.	7 l. 10 s.
Pour dépences en faisant les marchés d'icelles.	6 l.
Pour locquetz et barres d'escoutilles et autres extencilles, suivant l'esticquette du serrurier.	15 l.
Une poille à frire	1 l. 5 s.
Ung réchault et ung bassin à fondre le beurre.	1 l. 15 s.
Pour 12 ballotz.	» l. 8 s.
Pour faire tremper la fustaille.	1 l. 10 s.
Espiceries de toutes sortes à porter hors . .	3 l.
Pour 12 livres fil de rey, à 7 sols la livre. .	7 l. 16 s.
Pour suif et vieil ouainct à porter hors. . .	5 l. 18 s.
Somme toute desd. victuailles. . .	1.050 l. 11 s.

Marchandises et haulte somme pour led. navire et voïage.

Premièrement

Deux cens cinquante-huit fauchois à 40 livres le 100, vallant	103 l. 4 s.
Deux cens huit haches à teste ronde, à 37 l. 10 s. le 100	78 l.
Une grande marmitte	6 l.
Trois grandz potz de fer.	17 l.

Deux douzaines et demy, de marmittes, à 14 l. 10 sols la douzaine, et pour une douzaine de grandz potz sortis	60 l.
Cinquante aulnes farlin perdz (pers). . . .	40 l.
Six coffres ferrés, à 4 livres pièce.	24 l.
Soixante dagues cousteaux à demye rofle, à 37 l. 10 s. le 100	21 l. 17 s. 6 d.
Dix dagues cousteaux à grande rofle, à 1 l. 5 s. la dague	12 l. 10 s.
Deux poilles d'arain	8 l.
Une grosse sizeaux à barbier	9 l.
Sent cinquante millier menu grain d'estain, à (en blanc) le mille	9 l. 15 s.
Vingt millier groz grain d'estain, à 9 sols le millier.	8 l.
Deux grosses sonnettes de Millan	17 l.
Deux livres fil de coulleur.	7 l.
Deux douzaines fil de cotton	7 l. 8 s.
Troys livres margueriettes	6 l.
Deux douzaines d'esguillettes de fil	» l. 5 s.
Troys douzaines de grandz mireurs, quatre douzaines de plus moyens, et troys douzaines de petitz mireurs de Flandre, en tout vault ensemble	10 l. 14 s.
Quatre grosses de pignes moittyé blanc boys et moittyé boys.	14 l.
Pour avis de toutes sortes	3 l.
Une grosse d'allesnes.	1 l. 5 s.
Ung millier d'esguilles	1 l.
Six chapeaux à grand bord.	6 l.
Vingt-cinq livres pouldres greue.	17 l. 10 s.
Pour le congé et expédition d'icelle. . . .	15 l.
Pour le passement de la charte-partie et droit des nottaires et tabellions	20 l.
Trente livres plomb en platayne	3 l.
Pour cuyr, haizes et maugeres.	15 l.
Pour les acquitz des marchandises	10 l.
Pour le fret du heux et les apporter. . . .	4 l. 10 s.
Pour le brouetage et port desd. marchandises, tant à Rouen que en ce lieu	7 l.
Pour menue clousterie à porter hors . . .	5 l.

Pour la futaille qu'il a convenu à enfoncer les marchandises ci-dessus	4 l. 10 s.
Pour balles et mesche à harquebouze . . .	6 l.
Pour gresse et huille à gresser les hauchaid .	» l. 5 s.
Pour six picques ferrées.	5 l.
Pour argent à porter à la mer.	12 l.
Pour la barque à mettre le navire hors. . .	6 l.
Pour pelles et mannes	3 l.
Esguilles à trect	1 l.
Pour lignes et plomb à sonder	4 l.
Pour la despence de ceux qui yront à Rouen achapter et faire charger les marchandises et pour les voïages des messagers.	25 l.
Pour coffre du barbier	30 l.
Pour ung baril de charbon de terre à porter hors.	1 l.

Somme toute : 640 l. 16 s. 6 d.

Et les victuailles montant à la somme de 1.050 l. 11 s.

Partant lesd. victuailles, marchandises et hautte montant à la somme de 1.691 l. 7 s. 6 d., qui seroyt au tiers la somme de 563 l. 15 s. 10 d., en escuz. 187 écus 55 sols.

Fait et arresté ce jourd'huy xxiie jour d'aoust MVc quatre vingtz troys.

Signé Duchemin et la marque de Gruyer, capitaine (1).

L'équipage du *Nicolas* se composait de quinze hommes et de deux garçons ou mousses (souvent aussi appelés pages). Il devait se rendre directement au Brésil pour y recueillir les agrès et le bois du pays de la *Bonne-Aventure*.

Les marchandises de retour se composaient des productions naturelles des régions visitées, en tant qu'elles n'étaient

(1) On voit que les menus de l'équipage ne devaient pas offrir beaucoup de variété, n'était la ressource de la pêche à la mer et de la chasse pendant les escales. L'année précédente un navire rapidement armé pour le service du Roi et de la Reine mère, très probablement pour les Açores, n'est pas plus somptueusement avitaillé. Les navires équipés en guerre étaient ordinairement mieux pourvus et cela depuis longtemps. Dans un état d'approvisionnement relatif à une barque écossaise, la *Juliane*, affrétée par Louis XII en 1513, on y mentionne en plus du pain frais, de la farine, de la bière, un demi-bœuf, deux moutons, trois barils de maquereaux et un demi-baril de verjus. Mais la base de l'alimentation était toujours le biscuit, le lard et les pois (Arch. comm., EE 78).

pas périssables. La plupart étaient lourdes ou encombrantes, de sorte que les capitaines avaient intérêt, afin d'emporter le plus de charge possible, de se défaire du lest pris au Havre et de le remplacer par des marchandises. C'est là probablement l'explication d'une expression qui se rencontre dans quelques chartes-parties : faire sa charge et au delà.

Deux articles d'importation reviennent constamment dans les actes relatifs aux retours : les cuirs et le bois de brésil.

Les immenses troupeaux des Antilles fournissaient le plus sérieux élément du fret. Les cuirs en provenant — les navires en apportaient aussi du cap Vert (1) — trouvaient immédiatement preneurs par les très nombreuses tanneries installées sur tous les cours d'eau de la Normandie. On ne relève pas moins de cinquante localités possédant de ces établissements venant s'approvisionner au Havre.

Les meilleurs clients étaient les tanneurs de Montivilliers, à quelques kilomètres du Havre. De 1572 à 1600, les actes de vente intéressent quarante-cinq tanneurs et plus habitant cette ville, ce qui témoigne de la prospérité de cette industrie, dont l'origine remontait au moyen âge et qui est maintenant complètement disparue. Ensuite venaient ceux de la vallée de Lillebonne, puis de Pont-Audemer, de Lisieux, de Bernay, de Bayeux, etc., et même de Beauvais et de Vendôme.

Ces ventes devaient aussi être fort actives à Rouen, où il existait beaucoup de tanneries. Comme les autres marchandises, les cuirs y étaient transportés par la Seine sur des allèges.

Le prix des cuirs était en rapport avec leur abondance, leur état de conservation et leur grandeur. Il s'en trouvait souvent de mouillés ou de gâtés, ce qui en diminuait la valeur. Pour les cuirs sains les prix extrêmes vont de 4 l. 15 s. à 8 l. 5 s. entre 1582 et 1584, années où les relations avec

---

(1) Ventes de ces cuirs en 1589 et 1590. Il en arrivait également beaucoup par les navires revenant d'Espagne et du Maroc. De même l'Irlande en fournissait des quantités assez considérables, d'une qualité beaucoup moins appréciée. Ils étaient loin d'atteindre les prix des cuirs du Pérou.

l'Amérique sont les plus suivies, de 7 l. 10 s. à 15 livres après cette date (1).

On trouve rarement des ventes au comptant. Ordinairement l'acquéreur versait un acompte et obtenait un délai allant jusqu'à six mois pour se libérer du reste. Toutefois ce n'était pas une règle intangible. Les ventes « à créance et sans payement », sont fréquentes et payables dans les mêmes conditions, presque toujours en deux fois. Au reste, les échéances à six mois étaient communes dans toutes les transactions intéressant les matières premières. Elles se justifiaient d'autant mieux pour les cuirs que le tannage était fort long.

Les bois du Brésil, rouge ou jaune, arrivaient aussi en quantité. Il devait s'agir de bois de teinture, largement employé par les manufactures rouennaises, bois de l'amont ou de Pernambouc, que les marins ou les indigènes dont ils s'attachaient les services abattaient et chargeaient ensuite (2). On rencontre quelquefois aussi la mention du bois de gayac.

Les importations de bois ne devaient évidemment pas être limitées à ces deux catégories. Il est certain que les essences précieuses de la zone tropicale ne devaient pas être négligées ; l'ébénisterie de Rouen et de Paris trouvait facilement à les utiliser à une époque où les besoins de luxe et de confort se généralisaient (3). C'est là une hypothèse tout à fait plausible,

---

(1) Les ventes se débattaient de gré à gré, les marchands et les acheteurs faisant estimer les cuirs par qui bon leur semblait. En 1559 des allotisseurs de cuirs, se targuant de la possession d'un office, émirent la prétention d'obliger les marchands à passer par leur intermédiaire. Les échevins adressèrent une supplique à François II afin d'être maintenus dans la liberté commerciale. Des lettres patentes du 25 décembre 1559 leur donnèrent satisfaction, après une enquête favorable menée par les élus des aides et tailles de Montivilliers. Les allotisseurs ne furent pas plus heureux deux ans après. Le bailli de Caux ayant refusé l'enregistrement de leurs lettres de provisions, ils firent appel au Parlement qui les débouta (28 février 1561). Il est question à cette occasion des quantités de cuirs d'Irlande, d'Ecosse, de Barbarie, du cap Vert, d'Espagne, de Portugal et du Pérou qui arrivent au Havre (Arch. comm. BB 117).

(2) On trouve déjà la mention du bois de brésil (de brazil, rouge) dans le *Livre des acquits et coutumes de la prévôté de Leure et de Harfleur*, en 1387, à une date par conséquent bien antérieure à la découverte du Brésil. Il était apporté par les navires de Castille, qui le recueillaient en Afrique.

(3) Au nombre des curiosités que possède le remarquable Musée départemental des Antiquités de la Seine-Inférieure se voit une enseigne de bois sculpté datant du xvi[e] siècle, dans un état parfait de conservation, prove-

qu'aucun document pourtant ne vient corroborer, la seule distinction faite entre les bois de cette provenance étant la couleur.

L'indication des prix de ces bois se rencontre moins souvent que pour les cuirs. Comme pour ceux-ci, ils sont fonction de l'abondance des arrivages, des besoins de la consommation et de la qualité. De 1573 à 1592 ils sont compris entre 3 l. 6 s. 6 d. et 10 livres le quintal (1).

Il y a, dans divers actes, des énumérations de marchandises exotiques sans qu'il soit possible de préciser leur importance. Ce sont des sucres, du coton, du poivre, de la gomme du Brésil, de la castefisture (cassonade?), du massis (?) (2), et du petun (3).

Il devait arriver des métaux précieux de l'Afrique et des Indes occidentales, bien que les documents consultés soient d'une regrettable indigence à cet égard. On voit une seule fois, en 1572, la mention d'une vente d'argent s'élevant à un

---

nant de l'Hôtel du Brésil, rue Malpalu, à Rouen, abattu en 1837. Elle représente un embarquement de bois sur une chaloupe, à peu de distance d'un navire à l'ancre. Des indigènes transportent des troncs d'arbres tandis que d'autres s'occupent à en abattre. C'est une scène prise sur le vif et qui a dû se répéter des milliers de fois sur les côtes brésiliennes. (Nota. — Ainsi que me le faisait remarquer un des gardiens, il est interdit de prendre même une note sans l'autorisation de M. le Directeur).

(1) 26 tonneaux 500 en 1573 pour 1745 l. 12 s. 6 d. (en comptant le tonneau à 2.000 livres) ; 18 milliers pour 600 écus en 1583 ; 3.000 livres à 10 livres le cent et 4.333 livres pour 320 livres en 1590.

(2) En 1581, le *Jacques*, capitaine Guillaume Le Héricy, sieur de Pontpierre, venant du Pérou et de retour à Honfleur, apporte à François d'O, gouverneur de la Basse-Normandie, pour sa part dans ce navire, 40 caisses de sucre, 12.000 livres de gingembre, un baril d'azur, 400 cuirs et le tiers des deux tiers de la canefiste, gayac, d'une pipe de poivre et des autres marchandises qui y étaient chargées (Ch. Bréard, *ibidem*, p. 155). Les 2 et 3 mars 1573 le gouverneur Sarlabos donne procuration pour recevoir 2 pipes et une barrique contenant 1.500 livres de sucre, une pipe et une barrique de castefisture, un barillet de poivre du Brésil et 18 bûches de gayac mis en dépôt à Bourgneuf le 30 octobre 1572. Le tout lui revenait à cause d'un quart de victuailles dans la *Comtesse-Testue*. Dans un contrat de partage des marchandises rapportées dans la *Petite-Mignonne*, passé le 14 novembre 1582, les victuailleurs reçoivent pour leur tiers 792 cuirs du Pérou, 1.350 livres de castefisture, huit douzaines de peaux de cabutes et 130 livres de morphil. D'après une quittance du 14 décembre 1579, un hôtelier du Havre avait acheté 183 livres de poivre rond à 20 sols la livre, et 8 livres de massis à 4 l. 10 sols la livre.

(3) Dans la *Marguerite*, en 1599.

prix infime (79 l.), et plus tard, en 1607, une autre relative à neuf petits lingots d'or provenant du *Saint-Georges*, ayant fait son retour à Calais.

Le seul renseignement plus complet, et il ne l'est guère, est relaté dans la déposition faite le 10 décembre 1584 à propos du pillage du *Jean*, en 1572. — Je la donnerai plus loin. — Indépendamment de 2.000 cuirs du Pérou, les pirates enlevèrent pour 3.000 écus d'argent, d'or, de perles et de pierres précieuses.

Ceci n'était pour les marchands du Havre et de Rouen qu'un accessoire toujours très bien venu, certes, mais qui ne leur faisait pas perdre de vue le but principal de leurs armements. Ce qu'ils demandaient aux terres lointaines, ce n'étaient pas les métaux corrupteurs qui ne purent sauver l'Espagne de la ruine. C'étaient les produits qui s'y trouvaient à bon compte, les matières premières que notre sol ne produisait pas. En allant les chercher directement, ils s'affranchissaient de l'intermédiaire des nations du midi et du lourd tribut qu'elles prélevaient. Par surcroît, ils entretenaient l'activité de la marine marchande et le recrutement des marins. Leur industrie se chargeait ensuite de les transformer et d'en faire jaillir plus de richesse que les mines américaines n'en procurèrent jamais à leurs indolents possesseurs.

La dernière branche d'importation qui reste à examiner était l'introduction des oiseaux et des animaux exotiques. Afin de l'encourager, les intéressés aux navires avaient soin de spécifier qu'à l'encontre des autres retours, toujours partageables par tiers, il n'en serait fait que deux lots, un pour eux, l'autre pour les tiercements. C'était une prime très efficace, d'autant que le transport en était aisé. Ils devaient même composer une partie notable des portages.

C'était une distraction pour les équipages que le dressage de ces animaux durant les longues heures de quart, quand, les voiles bien orientées, le navire était régulièrement poussé par les brises du contre alizé, un amusement que d'apprendre à parler aux perroquets du Brésil, dans un langage qui dut réserver plus d'une surprise aux nobles damoiselles qui en faisaient l'acquisition. Heureusement que les filles des « hon-

nestes dames » de Brantôme étaient moins faciles à effaroucher que les religieuses de *Vert-Vert* !

Là encore les documents du tabellionage sont muets. On y peut suppléer en partie par les quittances des archives communales. On se rend compte, par ce moyen, que c'était là un excellent placement, car les prix, étant donné le pouvoir d'achat de l'argent, étaient fort rémunérateurs (1).

Une partie des marchandises volumineuses étaient, dès leur arrivée, chargées sur les allèges qui les transportaient à Rouen et de là à Paris, le cas échéant (2). Le reste était déposé en magasin, dans des « ceulles », où les marchands pouvaient en disposer à leur volonté. Beaucoup d'hôteliers en possédaient dans les dépendances de leurs établissements et les mettaient à la disposition des marchands, qui en payaient le loyer. Ce fut au Havre, et sans doute ailleurs, — le même usage paraît avoir existé à Rouen, — l'origine des entrepôts fictifs. Les marchandises étaient ainsi toutes prêtes à être expédiées à l'intérieur au fur et à mesure des demandes ou à être réexportées, particulièrement pour les Flandres, les Pays-Bas et l'Allemagne.

---

(1) En 1541 un perroquet ne vaut encore que 13 l. 10 sols ; on en paye 14 l. 12 sols et 24 livres trois ans après, 26 livres en 1576 et 36 livres en 1582. Deux sagouins valent 25 livres en 1561, une guenon 45 l. 14 s. 6 d. en 1582. Enfin, l'année suivante, les échevins déboursent 250 livres pour plusieurs bêtes, guenons, perroquets, esteliers et moissons du Brésil, offerts au duc de Joyeuse et aux gentilshommes de sa suite. (Arch. comm. AA 33 et CC 235). Ces prix apparaissent extrêmement élevés si on les rapproche de ceux pratiqués pour le bétail en 1583, année pour laquelle je possède des renseignements précis. Les bœufs gras se vendaient alors de 50 à 53 livres, les moutons gras de 5 à 6 livres, les coqs d'Inde 40 sols pièce, les chapons 12 sols, et les poules grasses 8 sols. Pour le prix d'une guenon, on aurait eu presque un bœuf ou neuf moutons. En 1573 deux vaches à lait sont vendues 32 l. 10 sols.

(2) Dans une requête de l'année 1560 les échevins font remarquer que les cuirs « et les autres marchandises se déchargent pour le présent en grandes quantités en lad. ville de Grâce, parce que les navires ne peuvent plus monter la rivière de Seyne pour le danger qui y est » (Arch. comm. BB 117).

CHAPITRE VII

Evénements de voyage

L'article XV de l'ordonnance de 1584 enjoignait aux greffiers des amirautés de tenir registre des rapports de mer faits à leur retour par les maîtres de navires et de les faire attester par les hommes de leur équipage. Si cette prescription a été suivie, et rien ne permet d'en douter, ces registres ont partagé le sort des autres papiers de la juridiction de l'Amirauté du Havre. Les plus anciens sont contemporains du ministère de Richelieu, par conséquent très postérieurs à l'extrême limite de cette étude.

Dans une certaine mesure, trop insuffisante, hélas ! le tabellionage a conservé la relation d'événements survenus en cours de traversée. La plupart sont faites pour constater la disparition ou le décès de matelots. Ce sont, en quelque sorte, des actes de notoriété dressés à la requête des parties intéressées, armateurs ou parents. On peut regretter leur brièveté. Ils n'en constituent pas moins, malgré et peut-être à cause de leur rareté, des documents épisodiques précieux. Les faits sur lesquels ils nous renseignent n'apparaissent nulle part ailleurs ; ils nous aident à pénétrer plus intimement dans la connaissance de la vie maritime d'autrefois.

On peut les diviser en trois catégories : les accidents de mer, les actes de piraterie exercés sur nos marins, et ceux, probablement aussi nombreux, mais sur lesquels le silence est gardé religieusement et qu'on ne devine que par des transactions, qu'ils exerçaient en guise de représailles.

Je donne ci-après dans cet ordre les renseignements que j'ai pu recueillir relatifs à la navigation transatlantique seulement, analysant les moins importants, citant *in extenso* les autres. Il convient toutefois de ne pas perdre de vue que ce n'est que par exception que les dépositions sont faites devant notaires. La majeure partie devait être enregistrée au greffe de l'Amirauté, appuyée de l'audition des témoins. On excu-

sera le décousu de cette revue de déclarations, qui tient à la nature même des matériaux mis en œuvre.

Tout d'abord les naufrages. Si on les rapproche du nombre des navires ayant effectué la traversée de l'Atlantique, on peut être justement surpris de ne pas les voir plus fréquents. Ces navires devaient être de construction robuste, leurs capitaines et leurs pilotes, de même que les équipages, posséder une grande expérience et une connaissance approfondie de la mer. Aussi bien, alors comme aujourd'hui, c'est sur les côtes que s'observent le plus de sinistres.

Vers 1579, le *Chérubin*, revenant du Brésil, coule bas travers Cherbourg, « à cause d'une planche qui était faillie et avait lâché tellement que beaucoup de l'équipage furent noyés ». Le capitaine et le pilote purent cependant se sauver, et ce sont eux qui déposent sur cet accident le 17 mars 1595.

En 1585, Adrien Letellier, capitaine particulier de la *Marguerite* et d'une patache de 25 tonneaux, appartenant au Roi, fait naufrage non loin de l'île de la Marguerite, dans les parages du Venezuela, par suite de mauvais temps. Une partie des gens de guerre et des mariniers furent noyés. Le surplus se sauva dans la patache et arriva au Havre, où le capitaine fit son rapport en justice (1).

La *Bonne-Attente*, armée en guerre et en marchandises en 1597 sous le commandement d'Alonce Le Buroys, fut jetée à la côte au Brésil, pendant une tempête, entre le Port-Marin et la baie de Tous-les-Saints, proche la rivière Serije (?). Dix-neuf hommes seulement et un page purent se sauver à la nage et prendre pied sur la terre ferme. Ils y restèrent quelques jours, cherchant à sauver les débris du navire, ensevelissant dans le sable les corps que la mer rejetait. Faits pri-

(1) Une confusion, qui ne s'explique que par un changement ultérieur du nom du navire, s'est produite à ce propos. La charte-partie signée le 26 juin 1584 le désigne sous le nom de la *Marie* et lui donne comme bourgeois et victuailleur Jean de Cauquigny. Or, il avait appartenu précédemment à Sarlabos, qui l'avait fait armer pour aller en trafic de marchandises. Abandonnant son gouvernement, il l'avait vendu verbalement le 17 mai 1584 au Roi, représenté par l'amiral de Joyeuse, sous le nom de la *Marguerite*, moyennant 5.400 écus. Le navire et sa patache étaient en mer quand, le 7 juillet, il passait procuration pour ratifier cette vente. Il paraît probable que dans cet armement Cauquigny n'était qu'un intermédiaire.

sonniers par les Espagnols, ils restèrent détenus jusqu'à la paix (1).

On a vu, chapitre IV, la charte-partie du *Villars*. Les débuts de son voyage ne furent pas heureux. Etant en mer, le 4 décembre 1605, non loin du cap « de Fin de Terre », il avait été pris « d'une grande et impétueuse tourmente qui avait occasionné qu'il avait été besoin de couper les mâts dud. navire et faire au gré du vent et de la mer afin de sauver leur vie. Tellement que à cause de lad. tourmente leur grande barque, nommée l'*Angélicque*, de 35 tonneaux, dans laquelle commandait sous le sieur de Scudéry le capitaine Montanas, avait été submergée en la mer et tous les hommes de l'équipage d'icelle noyés (2) ». Complètement désemparé, le *Villars* avait eu la chance de pouvoir gagner la Rochelle pour s'y réparer.

Une procuration en date du 31 août 1587 concerne une barque partie de la *Fleur-de-Lis*, se trouvant alors sur les côtes du Pérou et qui, avec son équipage, était arrivée en Irlande, « comme gens abandonnés ». Il n'est pas question de naufrage et il est probable que pour un motif ignoré elle n'avait pu regagner son navire. Les hommes qui la montaient, plutôt que de s'exposer à tomber aux mains des Espagnols, avaient préféré affronter les dangers de la traversée de l'Atlantique sur une embarcation minuscule.

Cette crainte n'était que trop justifiée. Qu'il s'agisse des Espagnols ou des Portugais, nos marins étaient constamment exposés de leur part à de mauvais traitements ; le moindre était d'être emprisonné sous les prétextes les plus futiles. On en trouve, entre autres, l'expression dans une déposition du capitaine et de l'équipage de l'*Espoir*. Ayant relâché à Sétubal, en Portugal, pour y prendre le sel nécessaire à leur pêche à Terre-Neuve, le navire, sans aucune raison, y avait été arrêté et sa grande voile confisquée afin de lui ôter le moyen de partir. « Quoi voyant les déposants, après avoir avisé entre eux et avec leur équipage que les Portugais, qui

(1) Dépositions des 18 décembre 1599 et 11 juillet 1600.
(2) Déposition du 4 janvier 1608.

ne se démontrent en la plupart autres que les ennemis des Français, avaient par ci-devant arrêté trois navires de cette côte de Normandie... constitué et détenu prisonniers grand nombre des hommes des équipages desd. navires, dont aucuns étaient morts en prison, combien qu'ils n'eussent été trouvés coupables de ce qui leur était imputé. Considérant aussi que lad. nation portugaise fait grande recherche et poursuite sur les Français qui trafiquent aux côtes du Brésil, où aucuns dud. équipage de l'*Espoir* auraient par ci-devant trafiqué fidèlement et en bon congé (1). » L'avis de l'équipage fut qu'il fallait à tout prix essayer d'éviter le mauvais sort de tant de leurs compagnons. Le capitaine réussit à faire évader son navire, bien que dépourvu de sa grande voile, qu'il fît eau et n'eût pas recueilli tout son sel.

D'ailleurs, la mer est infestée de forbans qui s'inquiètent peu des nationalités et ne rêvent que butin. Cardin Advisse, dont le navire s'était perdu au Brésil, revenant au Havre dans une petite barque avec son équipage, est, surcroît d'infortune, pillé par un navire anglais (2). La même année, il était arrivé pire aventure au *Jean*, comme on le voit par la déposition suivante :

Thibault Hérault, pilote de navire, Jacques Bugler et Jean Hérault, de l'état de la mer, demeurant à Harfleur, attestent qu'en 1572, viron le mois de novembre, ils étaient de l'équipage du *Jean*, de 120 tonneaux, appartenant en la plus grande partie à Guillaume et Jean Berry, marchands du Havre, parti bien agréé, munitionné et fourni de marchandises pour faire le voyage du cap Vert, côte de Serlionne, îles, Indes et terre ferme du Pérou. Faisant leur retour, viron à la hauteur du cap de Fineterre, avaient été rencontrés, abordés et pris par grande violence par deux grands navires basques, viron l'un de 300 tonneaux et l'autre de 200, dont ils ne savent le nom ni celui des conducteurs. Auquel abordage avaient été tués quatre hommes du *Jean* et dix fort blessés. Les Basques avaient ravagé et pillé le navire, enlevé toutes les hardes, acoutre-

(1) 5 août 1575. L'*Espoir* venait en effet de faire un voyage au Brésil en 1573 avec le même capitaine, et il y retourna par la suite.

(2) Procuration du 16 juillet 1572.

ments et portages des maîtres, officiers et compagnons, pris et enlevé jusqu'à 2.000 cuirs du Pérou et bien 3.000 écus d'or et argent, perles et pierres précieuses, tant monnayé qu'à monnayer, tous les agrès, appareils, voiles, artillerie et munitions, tellement qu'ils les avaient tout dégradés et laissés comme gens perdus au péril et danger de la mer. Que sans l'aide d'un navire terreneuvier de ce port, dont le maître était Richard La Tourte (1), qui les avait trouvés ainsi dégarillés, qui les avait aidés de quelques agrès et de ce qui leur avait convenu, ils n'eussent eu moyen aucun de venir à port de salut et fussent tous péris par mer.

Les déposants ajoutaient qu'ils n'avaient donné aucun sujet aux navires basques de les dépréder ainsi (2).

Dans ce cas, la déposition est faite douze ans après le pillage qui l'a motivée. Ce retard s'observe assez souvent, puisqu'elle n'était demandée que lorsqu'il était besoin d'une preuve testimoniale. C'est ainsi que, le 6 juin 1606, un matelot du Havre racontait que cinq ans auparavant il faisait partie de l'équipage du *Jonas*, du Havre, mis en arrêt à San-Lucas de Barameda. Se trouvant sans emploi il s'était alloué sur un navire espagnol allant au Pérou. Etant arrivé à Carthagène il avait fait connaissance de Jean Leconte, chirurgien, natif des environs de Compiègne, fait prisonnier dans le *Prince*, parti du Havre en 1575 et pris par les Espagnols. Leconte était passé en compagnie du déposant à Campêche, près de la Havane, où il y était décédé.

La captivité ne semble pas avoir été trop dure pour ce chirurgien. Tout autre fut le sort réservé à Jean Le François, capitaine en 1579 d'un navire destiné pour la Guinée (3). Ayant été contraint, « tant à l'occasion de la maladie de lad. côte qui s'était mise dans sond. navire que tempête et rigueur du vent et mer et pour éviter le naufrage », de relâcher au

(1) C'était la *Salamandre*, de 100 tonneaux.

(2) Déposition du 10 décembre 1584, faite à la requête de Jean et de Guillaume Berry.

(3) Le nom du navire n'est pas donné dans cet acte, relatif à un accord entre sa veuve et ses fils, passé le 13 décembre 1599. On trouve en 1579 un capitaine portant les mêmes nom et prénom sur la *Perle*, armée pour le Brésil. Il est possible que ce soit ce navire dont il soit question, les capitaines ne se faisant pas faute de faire des escales quand ils le jugeaient utile.

port de Briccou, près du château de la Mine (Elmina), il y avait été mené prisonnier avec quelques-uns de ses hommes « et illec enfin décédé viron quinze ans après ».

La chasse à courre sur nos navires prit une allure plus rigoureuse quand la mort du roi de Portugal, Sébastien, sur le champ de bataille d'El Ksar-el-Kébir en 1578, amena la réunion de ce royaume à l'Espagne. Associés dans une commune jalousie, comprenant que pour la réussite de leurs ambitions il leur fallait évincer définitivement les Français de leurs possessions, ces deux nations menèrent contre nos bâtiments une guerre plus active que jamais. Deux flottes de navires normands, l'une composée de dix-huit navires, l'autre de sept, furent brûlées sur les côtes du Brésil, probablement dans les mêmes parages, en 1582 et l'année suivante (1).

De ces deux événements, l'un au moins est signalé par la *Remonstrance*. En 1579, onze navires, chargés pour un million de valeur, trafiquant en la rivière de Saint-Domingue, furent attaqués par les Portugais et brûlés. Les équipages furent contraints de s'enfuir dans les bois avec les sauvages « pour esvader la cruauté des Portugais qui les eussent fait mourir cruellement » (2).

Le tabellionage du Havre possède trois déclarations ayant trait à ces désastres. La première, bien qu'elle ne fixe pas de date et reste dans une regrettable imprécision quant aux détails, doit se référer à 1582. Indépendamment de la confirmation qu'elle apporte à cet égard, elle met en évidence la cordialité des fréquentations entre les Français et les indigènes, les premiers paraissant entièrement libres de leurs actes, construisant, avec l'aide présumée des naturels, une embarcation assez grande pour les contenir tous, et quelques-uns même n'hésitant pas à prolonger leur séjour

---

(1) E. de Fréville, *ibidem*, II, p. 503-505.

(2) M. de La Roncière signale également (*ibidem*, IV, p. 199-200), d'après des sources principalement portugaises, la destruction près du rio de Parahyba de quatre navires normands par une flotte de huit vaisseaux espagnols en 1584. Les équipages, pour ne pas tomber sous les coups des troupes portugaises et de leurs alliés Indiens, se sauvèrent en hâte dans leurs chaloupes et cherchèrent refuge dans les bois.

au Brésil en attendant un navire de secours. C'est une preuve de plus de la sécurité dont ils jouissaient, au moins dans les tribus qui n'étaient pas inféodées aux Portugais.

Voici cette déposition, qui, ainsi que la suivante, me paraît mériter d'être transcrite intégralement :

Furent présents Pierre Dumouchel, Toussaint Gruyer, de la paroisse d'Octeville, et Nicolas Lemor, demeurant en ced. lieu de Grâce, tous de l'estat de la mer, lesquelz, de leurs bonnes et franches voullontés, sans aulcune force ny contraincte, séduction ou fraude, ont dict, juré et affermé, par leur foy et sermens ès mains desd. nottaires, qu'ilz estoient de l'équipage des navires qui avoient esté brûlés et dépreddez en la coste du Brésil à l'amond par les Espagnolz et Portugays et que, après led. déprédations ainsy faitz, lesd. attestans, avec les aultres mariniers de l'équipage desd. navires françoys estantz sur et retirés au lieu nommé Posezou (ou Posczou), plus avans le vent en lad. coste du Brésil, auquel lieu ilz avoient basty et construit une petite barque de XX tonneaux ou envyron, dans laquelle ilz auroient repassé de ce pays de vers terrye à la Rochelle par contraincte, tant de la tourmente de la mer que pour recouvrer vivres, à cause qu'ilz n'en avoient aulcune et auroient peust mouryr de faim. Et à leur partement dud. lieu de Potezou, auroient eu certain tesmoignage, tant par les principaulz sauvages dud. lieu que par Nicolas Maillard, truchement du navire la *Bonne-Aventure*, dont estoit maître Pierre Gruyer, perdu en lad. coste du Brésil, au lieu nommé Taycaytur, comme le bois de brésil que led. Gruyer auroit eu et trocqué desd. sauvages pour le porter dans sond. navire la *Bonne-Aventure* estant encore en essence de avoir esté toujours conservé et gardé par les roys et supérieurs de lad. terre de Brésil pour la grande amityé qu'ils portent aud. Maillard, truchement, lequel estoit encore demeuré en icelle coste dud. Brésil avec lesd. sauvages pour garder led. boys de brésil et retenu avec luy ung mareschal pour travailler en attendant que on luy envoye ung navire de ce pays pour retourner quérir led. boys, et à ceste fin avoit renvoyé led. Toussaint Gruyer en ce pays pour en advertyr ceux ayant inthérest aud. boys de Brésil, ausquelz il avoit envoyé vers lesd. missives ; lequel led. Toussaint en avoit baillé à son arrivée à Allain Duchemin, bourgeois de ce lieu, bourgeois dud. navire la *Bonne-Aventure*. De laquelle présente attestation led. Duchemin a requis ledit pour

luys et ses assottiez pour leur valloir et servyrce que de raison. Présence Ysac Dorleans et Jehan Fournyer, de ce lieu de Grâce (1).

La destruction de nos navires est corroborée par une autre déclaration, plus explicite, faite le 2 juillet 1584. Les couleurs n'en sont plus idylliques et les fugitifs ont le malheur de se trouver en présence d'Indiens plus sauvages ou ayant appris des Portugais à faire une chasse impitoyable aux Français.

Furent présents en leurs personnes Noël Le Brument, pillote en la marine, demeurant en la ville de Harfleur, proche de lad. ville de Grâce, Guillaume Macquerel (2), maître de navire, demeurant en lad. ville de Grâce, Charles Homont, marinier, demeurant en la ville de Harfleur, lesquels, de leurs bonnes voullontez, sans aulcungs dol, séduction ou fraude, ont juré et afermé véritable par leurs foy et sermentz ès mains desd. nott. et tabell. que en l'année mil V^e^ IIII^xx^II ilz s'estoyent embarquez et estoient partis de ce port et havre de Grâce, scavoir : led. Brument dans le navire nommé le *Griffon* (3), dont estoyt capp. Guillaume Boucher, de ced. Havre, et luy pillotte ; led. Maquerel dans le navire nommé la *Petite-Sallemande* (4), dont estoyt capp. Françoys Martin, aussy de ced. Havre, et luy Maquerel, maître d'icell. navire ; et led. Homont dans led. navire le *Grifon*, avec led. Le Brement, pour aller faire voyage à la coste et terre du Brésil, à l'amond. Auquel lieu ils avoyent terry et séjourné quelque espace de temps pour faire leur traicte et trafficq ainsy qu'il est acoustumé. Pendant lequel temps estoyt survenu en lad. terre du Brésil une flotte de navires espaignolz ecquippée en guerre, qui avoient prins de force leurs d. navires et tous les aultres navires estantz lors en lad. coste

(1) 2 juillet 1583.

(2) Deux jours auparavant il avait déjà déposé dans ce sens, avec quelques variantes. J'ai pris la déposition la plus complète. Il déclare qu'étant parti du Havre avec un équipage de vingt-et-un hommes pour la rivière de Saint-Domingue et la côte des Cannibales, son navire fut brûlé avec plusieurs autres par des Espagnols sortis du Château-Marin. Il est possible que tandis qu'une flotte espagnole interceptait la haute mer, des troupes de terre aient participé à l'attaque de manière à couper toute retraite aux équipages.

(3) Charte-partie du 14 février 1582.

(4) Charte-partie du 27 janvier 1582. Le navire y est désigné sous le nom de *Salamandre*.

et iceulx bruslés, de sorte que lesd. hommes des ecquipages desd. navires avoyent esté contrainctz leur sauver en terre dans leurs barques et basteaux en la coste de Caniballes avant le vent de lad. coste du Brésil. Et du nombre desquelz hommes de l'ecquippage du navire dud. Françoys Martin estoyt la personne de Herment Jehanson Trale. Et s'estant ainsy sauvés en lad. terre de Canibales, fut envoyé une desd. barcques à terre vers les sauvages, de l'ecquippage de laquelle barcque estoyt led. Jehanson Trals, pour y avoir des commodités et vivres de la terre. Laquelle barcque ainsy envoyé avoyt esté surprinse par les sauvages de lad. coste le jeudy vingt-troysième de janvier mil V^c^ IIII^xx^III (1) et poursuivy les hommes de l'ecquipage de lad. barque pour les massacrer et tuer, ce qu'ilz eussent faict sy ne ce feussent sauvez, et n'en avoyt esté tué que quatre, du nombre desquelz estoyt led. Jehanson Trals. Lequel les aultres hommes d'icelle barcque s'estoyent sauvez auroyent rapporté et attesté à eux attestans et aultres Françoys illec estans rethirez qu'ilz avoyent veu tuer et massacrer led. Jehanson Trals par lesd. sauvages en lad. terre et icell. laissé mort en icelle terre. De laquelle présente attestation, etc. (2).

Ces quelques années furent néfastes pour le commerce normand d'outre-Atlantique. Irrité par la tentative de Catherine de Médicis sur les Açores et par l'appui qu'elle accordait au prétendant au trône de Portugal, Philippe II pourchassait nos navires marchands sur toutes les mers américaines. Le récit suivant, où l'on voit nos marins « robinsonner » péniblement, en est un nouveau témoignage :

Furent présents Jehan Retout, demeurant en lad. ville, capp. du navire nommé le *Lyon*, du port de 35 tonneaux ou environ, estant parti de ce Havre pour faire le voyage au Pérou et aultres endroitz, suivant la charte-partie faicte pour led. voyage, auquel

---

(1) Il y a erreur dans la date ou dans le jour de la semaine ; le 23 janvier 1583 tombait un dimanche.

(2) J'ai laissé à ces deux déclarations l'orthographe fantaisiste et le style quasi-judiciaire d'alors. Tout incomplètes qu'elles soient elles présentent un intérêt d'autant plus grand qu'elles sont les seules à ma connaissance émanant de Français à propos d'événements dont le retentissement dut être considérable, à en juger par les plaintes très vives du commerce rouennais et par la commission délivrée par Henri III pour enquêter sur les pirateries espagnoles.

lieu estant au icelluy navire esté prins et ne faire retourne dud. voyage ; Jehan Tessyer, aussy demeurant en lad. ville, canonnier aud. navire pour led. voyage, et Pierre Bonnannée, de la paroisse de Sainct-Nicollas de Lheure (1), aussy de l'ecquipage dud. navire, lesquelz dessus nommés ont juré, assuré et attesté véritable par devant lesd. notaires et tabellions que ilz estaient avec led. navire et ecquipage partis de ce port et havre de Grâce dès le vingt et unième jour d'aoust mil V° quatre-vingtz-deux et avoyent singlé et conduict led. navire jusques à la ryvière de Sénéga, suyvant qu'ilz y estoient tenuz par leur contract et charte-partie. Auquel lieu ilz avoyent seu avoyr de traicte, voyant quoy avoit faict voylle et roulte pour aller droy et aulx isles du Pérou, et arryvez au port ou escalle de Port-Real, où ilz auroient eu en traicte quelque nombre de cuirs, et par apprez partis dud. lieu pour aller au port à Mousquittes pour semblablement traicter et trocquer leur marchandise. Où illec estantz et prétendantz avoyr et recœuillir le nombre de trois centz cuirs qu'ilz auraient jà paiez au marchand de lad. escalle, estoyt arryvé deux gallères d'Espagne. Voyant quoy et que lesd. gallères avoient désir de les prendre avoyent couppé le câble sur l'esqueubyer et faict voylle pour essayer de eulx saouver desd. gallères, ce qu'ils n'avoyent peu faire à cause de la contraryetté et du peu de vent qu'il faisoyt et contrainctz de eschouer led. navire à la coste pour eulx rethirer en terre et abandonner leurd. navire pour éviter de perdre leurs gages. Et estantz à terre auroient esté tellement poursuivis tant par les soldatz et ecquipage desd. gallères que naigres y estantz qu'ilz auroient tous esté prins et grand nombre de leurd. ecquipage tuez jusques à traize à quatorze hommes et les autres prins et mis en gallères à la chayne, réserve six dud. ecquipage qui s'estoient saoufvez d'entre les mains desd. Espagnolz ; du nombre desquelz six sont lesd. Retout, Tessyer et Bonneannée, ayant néantmoins esté tous despouillez, nudz et fort blessez, et s'estant saoufvez dans les boys où ilz auroient esté l'espace de six à sept septmaines en grande souffrance et sans aucun vivres, jusqu'à ce que la barcque du navire du capp. Roussel, estant aud. lieu, les avoyt recœuilliz à l'isle de la Tortue, où ilz estoyent passez et transportez comme ilz avoient peu, et rapassez dans lad. barcque en ce païs et arrivez en la Baye, près Brouage, et eulx acheminez par terre en lad. ville. Disantz les dessusd. comme telle a esté la cause et moyen

(1) Paroisse limitrophe du Havre et qui lui a été annexée en partie en 1852.

de la prinse et perte de leurd. navire et ecquipage et n'en ont aucunement depuys oy parler. De laquelle présente attestation et déclaration comme lesd. attestans ont d'abondant juré et assuré véritable. Par honnête femme Marye Dugard, pour et au nom de Pierre de Neufville, son mary, au nom et comme faisant pour le sieur Jacques Le Jeune, marchand à Rouen, a requis la présente lui valloir. Présence, etc. (1).

Quelquefois, trop rarement, les pirates se cassaient les griffes en s'attaquant à forte partie. Passant devant le Tage, vers le 20 septembre 1584, la « fergade » la *Marie*, dont il est parlé plus haut, parut, avec sa patache, être une proie tentante pour un navire de guerre portugais. Mal lui en prit. Reçu de belle façon à l'abordage il fut repoussé et peut-être paya-t-il cher sa témérité. Nos marins n'avaient pas de ménagements à tenir envers des gens qui les traitaient partout en ennemis (2).

Tous n'avaient ni la même chance ni la même force. En 1586 le *Tigre*, étant au Pérou, avait été « agredy par les galères et armée du roi d'Espagne, et tellement battu qu'il aurait été déprédé et fait couler au fond de la mer ». Les armateurs éprouvaient une perte de 30.000 écus, sans compter les 70 hommes qui avaient été tués ou noyés (3).

La diminution du mouvement maritime, conséquence de la dernière guerre de religion et des hostilités avec l'Espagne, raréfie, semble-t-il, les déprédations exercées sur les navires français ou leurs équipages. Ce n'est pas que les sentiments de nos adversaires aient changé ; ils trouvent simplement moins souvent l'occasion de se manifester. Les dépositions

---

(1) Déclaration du 22 juillet 1583.

(2) Attestation par le capitaine Adrien Letellier du décès d'un marin frappé d'un coup de pique pendant le combat.

(3) Requête de François Lemonnier. Arrêt du Parlement, 3 février 1587. D'après la *Remonstrance*, Guillaume Malherbe et ses 140 hommes d'équipage trafiquant avec leur navire et sa barque, le *Jeune* et le *Saint-Laurent*, à l'île de la Marguerite, auraient été attaqués et coulés par les sept galères espagnoles se tenant d'ordinaire à Carthagène. Comme presque toujours, le fait est rapporté inexactement et amplifié, mais il y avait bien deux navires, le *Tigre* et sa barque, dont le nom n'est pas cité dans la charte-partie du 22 octobre 1585. Dans un voyage précédent, en 1582, le *Tigre* était accompagné de la barque l'*Espérance*, de 50 tonneaux.

suivantes, concernant le même navire, l'attesteraient au besoin.

Le *Saint-Georges*, commandé par François Boutton dit Cavaillon, parti en 1604 pour l'Afrique et le Pérou fut, sans provocation apparente, l'objet de deux attaques qui ne laissèrent pas de lui coûter cher.

Henry Maretz, François Jouenne et Jean Ridel, demeurant au Havre, attestent que cette année ils s'étaient embarqués dans le *Saint-Georges*, de 100 tonneaux, et qu'ils étaient partis du Havre au mois de février. Ils firent d'abord escale sur la côte d'Afrique, et voici l'aventure qui leur arriva :

Étant à la côte de Cerlionne, leur grande barque étant montée, il y fut mis dix-huit hommes de l'équipage dud. navire, sous la conduite du capitaine Samuel Monnier, entre lesquels hommes était Jean Cabert, écuyer, sieur de Rocher. Et étant lad. barque suivant le commandement dud. Cavaillon dans la Rivière Grande (1), en icelle côte de Cerlionne, avait été surprise et forcée par deux navires équipés en guerre, partis exprès de lad. côte pour les prendre, ce qu'ils avaient fait, tué et mis à mort l'équipage de lad. barque, excepté deux hommes, un nommé Jean Jacques, canonnier, et Jaspard Guérard, mis pour chirurgien en lad. barque (2).

Cabert avait été tué un des premiers de la bordée des navires de guerre, ainsi que l'avaient attesté les deux survivants en revenant, on ne dit comment, à bord du *Saint-Georges*.

Privé ainsi de sa barque, le navire mit à la voile pour les Antilles. La malchance l'y poursuivit. Le 4 mai 1606, se trouvant au port de Léogane, en l'île de Saint-Domingue, quelques hommes étaient descendus à terre « pour recouvrer des victuailles à porter dans led. navire pour leur vivre et nourriture ». Poursuivis par les habitants, la plupart purent se rembarquer, mais quatre d'entre eux, parmi lesquels se trouvait Hugues Poirier, chirurgien, moins agiles ou moins heureux que les autres, furent « tués et homicidés », ainsi

(1) Peut-être la rivière de Sierra-Leone, que commande le cap Tagrin, et que fréquentait en 1611 le capitaine havrais Lecompte, mais plus probablement le Rio-Grande, dans la Guinée portugaise.

(2) Déclaration du 7 mars 1608.

que les déposants l'apprirent pour avoir « eu nouvelles au certain par quelques habitants de lad. île », sans doute mieux disposés que les assaillants (1).

Ces déclarations circonstanciées ne laissent planer aucune ombre sur le peu de sûreté des relations entre Français et Espagnols. Elles n'éclairent malheureusement qu'un côté de la question et gardent une discrétion excessive sur les ripostes que nos marins ne se faisaient pas faute d'exercer.

On en peut juger en constatant que les capitaines de navires avaient d'irrésistibles penchants à la piraterie. Ils étendent fort loin le droit de représailles et il leur suffit qu'un navire porte une cargaison de provenance espagnole pour qu'ils s'en saisissent. Quand le navire lui-même l'est, l'hésitation ne leur est plus possible.

En juillet 1575, la *Salamandre*, revenant du Pérou avec un chargement d'une valeur de 50.000 livres au moins, fut abordée par le *Dauphin*, commandé par Edmond de Sahurs. Les marchandises enlevées furent vendues à Cherbourg, Honfleur et en d'autres endroits (2).

Le navire pillé appartenait à Michel Durant, sur lequel la mauvaise fortune semblait s'acharner. En mai 1576, la *Foudre*, de 100 tonneaux, ayant chargé au Pérou une cargaison de même valeur, fut déprédée par la *Salamandre*, capitaine Jean Hacquet, équipée en guerre, arrivée en juillet suivant en rade du Havre avec les marchandises qu'elle avait enlevées. Ce qui donne un piquant imprévu à cette aventure déjà pas banale, c'est que Hacquet n'était pas le premier venu et qu'il devait être à même d'apprécier l'illégalité de son entreprise. C'était en effet l'un des fils de maître Robert Hacquet, lieutenant du bailli de Caux, et le frère de Polydamas Hacquet, qui occupa, quand il fut en âge de succéder à son père, la même magistrature (3).

---

(1) Déposition du 25 août 1607. Il n'est pas superflu de remarquer qu'Henri IV dut être directement et par le menu informé de ces agressions, Marie de Médicis étant intéressée dans le navire. Elles ne purent que l'encourager dans l'attitude énergique qu'il adopta l'année suivante vis-à-vis de l'Espagne.

(2) Requête de Michel Durand, bourgeois au navire, présentée au Parlement le 20 décembre 1575.

(3) Requête au Parlement, 13 juillet 1576.

Ces abordages à main armée de navires français sont caractéristiques des mœurs maritimes. Ils durent se renouveler souvent, mais dans la plupart des cas on ne peut préciser le caractère des imputations alléguées contre les équipages. On a vu que l'*Heureuse* avait eu ses marchandises arrêtées à son retour pour « certaines forfaitures » reprochées à son capitaine. Pareille accusation fut sans doute portée contre les officiers du *Scipion*, revenant en 1578 du Maroc et du Pérou. Ils furent emprisonnés et le chargement placé sous séquestre (1).

Il n'y a rien de surprenant à voir des capitaines se procurer ainsi des bénéfices d'une légalité douteuse quand on considère de quel côté venaient les exemples. Comme le vice-amiral du Chillou, l'un de ses successeurs, Sarlabos, ne dédaignait pas les profits illicites. En octobre 1580, sa barque le *Tiercelet* s'était emparée, au port du Conquêt, d'un bâtiment irlandais chargé de frises et de cuirs. L'opération ne s'était pas faite sans résistance ; une partie de l'équipage du navire y avait trouvé la mort. Sur la plainte du propriétaire une enquête avait été ouverte ; elle avait abouti à l'emprisonnement des officiers du *Tiercelet*. Il lui parut cependant qu'une lutte de procédure avec un tel adversaire pouvait lui attirer des désagréments et il préféra transiger (2).

Ces déboires n'empêchèrent pas Sarlabos de récidiver. A la fin de 1582 une escadrille de trois navires, dont l'un était l'amiral, le second le vice-amiral et le dernier leur « fergatte ou chasseur », et dont faisait partie le *Saint-Etienne* (3), faisait voile pour sa destination. Elle rencontra dans la Manche le *Cerf-Volant*, chargé de gingembre, de cochenille et d'autres marchandises. Appartenant à des marchands d'Anvers, donc Espagnols, l'occasion parut propice et le navire, avec ce qu'il contenait, changea de propriétaires. Là

---

(1) Actes du 11 novembre 1578, 13 juin 1579 et 2 août 1580.

(2) Transaction du 13 décembre 1581. Sarlabos lui abandonnait le *Tiercelet*, plus 200 écus et les marchandises non vendues.

(3) Il s'agit là probablement de la *Marie* et de sa barque l'*Espérance*, associés avec le *Saint-Etienne*, tous trois appartenant à Sarlabos et en partance pour le Pérou en octobre 1582.

encore une transaction intervint (1) moyennant la restitution des marchandises qui se trouvaient aux mains de Sarlabos et une indemnité de 754 écus pour celles qui manquaient.

Jean Boucher, capitaine de la *Marguerite*, considérait lui aussi que le pavillon ne couvrait pas la marchandise. Le 22 janvier 1597, près du cap Saint-Vincent, il enlevait du bord d'un navire « yrois » 37 bottes de vin d'Espagne, sous le prétexte qu'il avait chargé dans un port ennemi.

A son retour au Havre de sa croisière, Boucher obtint de l'Amirauté une sentence d'adjudication de bonne prise. Appel en ayant été interjeté il fut condamné à payer 800 écus ; une partie devait être à la charge des intéressés à la *Marguerite* (2).

Il était trop naturel que les capitaines de navires succombant dans les procès au Parlement ou au Conseil d'État tentassent de se rembourser sur des armateurs qui avaient participé aux avantages des prises pour qu'il y ait lieu de s'en étonner. Cette répercussion, aggravée par les frais engendrés au cours des poursuites, n'en était pas moins fort onéreuse, et les derniers ne se gênaient pas pour protester.

Jacques Mathenas, capitaine de la *Françoise*, ayant congé de l'amiral du 21 octobre 1597, avait enlevé sur les côtes de Cuba, en septembre 1598, une petite frégate espagnole chargée de cuirs de peu de valeur, se rendant de Saint-Jacques à la Havane. A son retour elle lui avait été adjugée de bonne prise par jugement du 28 novembre 1598, bien que la paix ait été conclue lors de la capture. Mais, disaient les armateurs, il n'y a « aucune paix aux dites îles, ayant été toujours exceptées par les paix et concordats ensuivants ».

Les propriétaires, ayant obtenu des lettres (royales ?) les 18 juin et 18 juillet 1599, firent saisir les biens de Guillaume Berry, sieur de Hayneville, et de François Richer, intéressés de la *Francoise*. Pour plus de sûreté, ils furent même incar-

(1) En décembre 1583.

(2) Transaction entre Boucher et Alexandre de Merles, héritier de Jean de Merles, bourgeois et victuailleur dans la *Marguerite*, 22 novembre 1600 (Jean de Merles, sergent-major de la garnison, avait trouvé la mort l'année précédente en se battant contre les frères Raoulin).

cérés. Ceux-ci réclamèrent contre ces mesures de rigueur, en s'appuyant sur les ordonnances de 1543 et de 1584 qui exonéraient les intéressés de toute responsabilité et ne les obligeaient, au cas où la prise serait déclarée mauvaise, qu'à rapporter ce qu'ils avaient touché (1).

Responsables, en dépit des ordonnances contraires rendues pour encourager les armateurs, ils usaient de tous les moyens susceptibles de faire rejeter toute responsabilité pécuniaire sur leurs capitaines. Antoine de Forssin, bourgeois et victuailleur du *Saint-Georges-Catholique*, ayant fait voyage aux îles et aux côtes du Pérou en 1601 (2) sous le commandement de Guillebert Girou, sieur de La Ferrière, avait été condamné, par arrêt du Conseil d'État en date du 2 août 1605, pour déprédation de cuirs et autres choses commise pendant la traversée, au préjudice de Gonsalve Passalin, de Legnières, en Portugal. Le 22 novembre 1606, il passait procuration afin de poursuivre les héritiers de Girou et les hommes de son équipage, « ses complices » (3).

Incontestablement, à voir les sentences du siège de l'Amirauté du Havre cassées par les juridictions d'appel, on perçoit un désaccord fondamental entre les marchands et les marins d'une part et les grands corps judiciaires. Le Parlement appréciait les causes portées à sa barre au seul point de vue du droit des gens, en s'inspirant de l'esprit des ordonnances sur la marine. Sur ce terrain, il ne pouvait admettre qu'en dehors des règles qui régissaient la course ou l'exercice des représailles régulièrement autorisées, les navires se livrassent à des actes de piraterie. Ç'aurait été ad-

(1) La transaction qui intervint au sujet de ce procès, le 19 janvier 1602, leur attribua les cuirs, moyennant 600 écus. La frégate avait déjà été restituée. C'est peut-être à cette affaire que fait allusion M. de La Roncière (*ibidem*, IV, p. 342, note 1) à propos d'une cargaison expédiée en Espagne par l'évêque de la Havane et capturée en mer par le capitaine Massa, du Havre.

(2) La charte-partie est du 26 novembre. Il était de retour au 16 août 1604.

(3) La *Remonstrance* déclare qu'en 1603 La Ferrière et onze de ses hommes furent pris par les Espagnols à Mansenille, leurs têtes coupées et portées à Saint-Domingue. Le navire aurait appartenu à Villars, ce qui est une erreur. N'y a-t-il pas ici confusion avec la mésaventure citée plus haut, arrivée à Saint-Domingue également, à des hommes du *Saint-Georges*, navire qui appartenait en la plus grande partie à Villars. En tout cas ce procès montre que La Ferrière avait lui-même usé des procédés reprochés aux Espagnols.

mettre le principe du droit du plus fort. Cette franchise est peu commune. Même quand on en fait la directrice de sa conduite, il est rare qu'on le proclame, qu'on en use sans le revêtir d'une apparence de légalité destinée à en faire passer la brutalité. Il faut la franchise d'un marin pour proclamer qu'au delà des lignes de paix les plus forts feront la loi aux plus faibles (1).

De plus, la consécration de ces habitudes par une cour souveraine aurait entraîné tant d'abus, aurait été un si puissant encouragement pour des mœurs qui, certes, n'avaient pas besoin d'être stimulées, qu'on s'explique que les Parlements, jugeant en équité pure, aient souvent infirmé les sentences des amirautés.

Le Conseil d'Etat, organe de la pensée royale, tout en se plaçant à un point de vue différent, aboutissait à des résultats identiques. Le droit strict était relégué au second plan. Ce qu'il importait avant tout c'était d'envisager la répercussion possible, probable même, d'arrêts qui eussent été la négation officielle des prétentions aussi contestables que contestées au commerce exclusif des mers américaines, soutenues obstinément par l'Espagne. Entre puissances séparées par une divergence aussi absolue il n'est guère de place pour la discussion. Henri IV, pendant les préliminaires de la paix de Vervins, s'était heurté à un *non possumus* formel. Si donc l'une d'elle concrète en doctrine les actes d'hostilité commis par ses nationaux et que son adversaire maintienne son intransigeance, il n'est plus qu'un recours possible. Or ce recours, *l'ultima ratio regum*, ni Henri III, ni son successeur (2)

---

(1) *Remonstrance* : « Le Roi... entend que toute fois et quantes que ses sujets se trouveront les plus forts façent la loi aux plus faibles au-delà des lignes ».

(2) Une seule fois, poussé à bout, Henri IV se détermina à des représailles. Le roi d'Espagne ayant déclaré que tous les navires français trouvés porteurs des marchandises des Indes n'ayant pas été achetées en Espagne ou en Portugal seraient déclarés de bonne prise, Henri IV fit réunir à Rouen, en 1607, une assemblée solennelle composée des officiers des vingt-sept sièges d'amirauté de Normandie et des principaux capitaines, et déclara que nous traiterions de même les navires espagnols rencontrés au delà des lignes. En même temps, un recensement des navires propres à armer en course était entrepris à Rouen, Honfleur, Dieppe et le Havre.

ne le voulurent envisager. Dans l'état de désorganisation où se trouvait le pays sous le premier, de reconstitution sous le second, l'aventure aurait été périlleuse. Même avec Richelieu elle parut un moment mal tourner (1).

Nos marchands n'avaient cure de ces subtilités. Ils s'inspiraient des faits dont ils étaient les témoins et bien souvent les victimes. Un point, pour eux, dictait la règle à observer. Depuis un siècle, les traités de paix et des interdictions insoutenables avaient paru consacrer le monopole injustifiable que s'arrogeaient nos rivaux. Aux Antilles, sur tout le pourtour des mers américaines et bien au delà en mer, nos navires étaient pourchassés sans merci et le plus triste sort réservé aux équipages. Si tout n'est pas rigoureusement exact dans le plaidoyer de Barc et de Fleury, si les faits y sont confondus, amplifiés et présentés avec intention sous des couleurs assombries, il est cependant incontestable qu'il renferme une bonne dose de vérité. Si près des événements qui l'inspirent on n'eût osé les inventer de toutes pièces. Les trop rares témoignages que j'ai cités, relatant les exactions espagnoles, en feraient foi au besoin. On s'explique fort bien que harcelés sans cesse, obligés de parcourir l'Océan toujours sur le qui-vive, la mèche d'arquebuse en main, nos marins, stimulés à la fois par l'appât du gain et le désir de la vengeance, aient appliqué à leurs bourreaux l'implacable loi du talion, aient riposté à la cruauté par des actes de même nature.

Les captures avaient-elles lieu dans des limites imparties par les traités ? Il n'apparaît pas que nos marins en aient pris grand souci. Comme on ne disposait d'aucun moyen pratique d'estimer les longitudes, les mauvais cas étaient niables, tant qu'on ne se trouvait pas à proximité des côtes. Et d'ailleurs, les Espagnols montraient assez leur mépris des « chiffons de papier » pour qu'on pût, à l'occasion, leur rendre la pareille.

Les officiers des amirautés n'en jugeaient pas autrement.

---

(1) En 1635 et surtout en 1636 où l'armée du Cardinal Infant s'empara de Corbie et poussa ses coureurs jusqu'à Pontoise.

Les rapports et les déclarations des marins à leur retour leur fournissaient d'amples sujets d'appréciation. N'ayant à se prononcer que sur des points d'espèce, sachant qu'au delà des lignes de paix nos vaisseaux n'étaient respectés que s'ils étaient forts, la réciproque des traitements leur paraissait légitime. L'ombre d'une bonne raison leur suffisait pour valider les prises. Malheureusement, le grand nombre de marchands étrangers établis dans nos ports (1), alors qu'en Espagne nos nationaux étaient en butte à de continuelles tracasseries, avaient vite fait de renseigner les propriétaires des navires capturés.

Nos marins arriveront à un tel degré d'irritation, qu'aux atterrages américains ils ne distingueront plus entre ennemis et neutres et feront main basse sur tous les bâtiments ayant chargé dans les possessions hispano-portugaises. Ce sera un blocus intermittent qui s'exercera en vertu du seul droit que l'Espagne elle-même ait jamais reconnu : celui de la force. A toute époque d'ailleurs la neutralité maritime n'est tolérée qu'en tant qu'elle ne gêne pas les thalassocrates.

Scudéry, lors de son voyage sur le *Villars*, appliqua lui-même cette dure loi. Un navire, l'*Annonciation*, appartenant à un marchand de Zélande, devint sa proie dans les parages du Brésil, et cette violation du pavillon des Provinces-Unies lui occasionna des ennuis multiples (2).

---

(1) « Sa Majesté sera suppliée de considérer que la ruine du commerce procède principalement des entreprises des étrangers qui journellement s'habituent et prennent pied en la ville de Rouen et qui, jouissant de pareils privilèges que les bourgeois, embrassent seuls tout le trafic ou la meilleure partie. » Mémoire des marchands de Rouen, 4 mars 1624 (Arch. comm. de Rouen, A 24).

(2) Un accord était intervenu le 20 janvier 1614 entre le représentant des propriétaires et David Chabot dit La Ruette, « l'un des principaux complices dud. Scudéry pour la déprédation, volerie et pillerie dud. navire », par lequel il s'engageait à verser 3.000 l. Ce nom ne figure pas dans la charte-partie du *Villars* signée au Havre. C'est probablement l'un des officiers que Scudéry embarqua à la Rochelle. On le retrouve à la même époque mêlé aux pirateries reprochées à Jacques Barc.

CHAPITRE VIII

Appendice

Au cours des chapitres précédents, j'ai résumé, commenté, et même quelquefois reproduit, les renseignements nombreux que j'ai pu recueillir sur la navigation transatlantique. Il ne m'a pas été possible, par contre, de donner année par année la nomenclature des navires relevés pendant cette période, et il n'en est parlé qu'à l'occasion de quelque particularité dans leur armement ou dans leurs traversées. Cependant cette énumération, toute longue qu'elle puisse paraître, est le complément indispensable d'une étude de cette nature et à cette époque. C'est une vue d'ensemble, en quelque sorte une revue statistique, qui peut servir de pièces justificatives.

C'est ainsi que l'ont compris les historiens qui se sont occupés du même sujet. MM. Gosselin et Bréard, dans leurs travaux concernant le commerce maritime de Honfleur et de Rouen, ont analysé, quand ils ne les transcrivaient pas *in extenso*, les documents intéressant tous les navires dont ils ont trouvé la mention dans leurs recherches. On peut juger, par la lecture des références que leur a consacrées M. de La Roncière, à quel point ces citations ont contribué à mieux faire apprécier la grandeur de l'effort accompli par la Normandie en vue de nouer des relations avec les contrées tropicales et d'assurer à la France un domaine commercial sans rival.

Cette liste, je n'hésite donc pas à l'établir. Toutefois, je l'ai restreinte à ce qui m'a paru absolument essentiel. Notamment en ce qui concerne la désignation des intéressés et des prêteurs aux aventures, elle ne contiendra que les noms de ceux d'entre eux qui, tant par leur situation sociale que par leur profession, paraîtront devoir être signalés.

1571 (1)

La *Comtesse-Testue*, de 120 tonneaux, maître Girard Le Testu, ayant amené de son dernier voyage aux Indes occidentales une barque de 40 tonneaux (2).

La *Comtesse-Testue* * (3), de 120 tonneaux, capitaine Pierre Maillard, de Paris. Equipage de 70 hommes.

Marchandises et avaries, 5.192 livres. Pot-de-vin 1.300 livres.

Pour les Indes occidentales du Pérou et autres côtes et escales. Retour au Havre.

René de Laudonnière, capitaine en la marine, bourgeois au total, Jean de La Fons, lieutenant du gouverneur du Havre, Regnauld de Marsollier, capitaine d'une compagnie de gens de pied en garnison à Calais, Raymond Aymeric, marchand de Gascogne, etc., victuailleurs (4).

La *Perle*, capitaine Pierre Signeuré dit Souris, de Fécamp. De retour du Pérou au 8 octobre (5).

La *Marie*, maître Antoine Boutren, de Sahurs, près la Bouille (6).

Pour la Guinée et le Brésil à l'amont.

Le navire du capitaine Lyerre, pour le Pérou.

La *Marie*, de 100 tonneaux, maître Guillaume Champaigne, de Honfleur.

Pour la côte de Sierra-Leone, Guinée, côte des Bonnes-Gens et Brésil à l'amont. Retour au Havre.

Le *Croissant* *, de 100 tonneaux, capitaine Guillaume Halley. Equipage de 58 hommes.

Marchandises et avaries, 3.985 livres. Pot-de-vin, 1.200 livres.

Pour les côtes de Guinée, des Bonnes-Gens, les Indes du Pérou et autres lieux. Etait de retour au Havre au 29 août 1572.

Jacques Blanchart, Nicollas Thoinard, François Garrault, d'Orléans, le capitaine, Charles Panyot, de Rouen, etc., intéressés.

---

(1) De Fiquefleur, tout près de Honfleur, part cette année l'*Espérance*, de 50 tonneaux, maître Robert Hermel, pour la terre ferme du Pérou ; de Honfleur, la *Louise*, capitaine Richard Gaillon, pour le Brésil.

(2) Vente de cette barque le 4 janvier 1572.

(3) L'astérisque placée après le nom du navire indique que la charte-partie existe au tabellionage.

(4) Au 28 novembre 1572 était de retour en l'île de Bouin d'un voyage de récompense sur les Portugais.

(5) Etait en armement au Havre le 22 novembre 1570.

(6) Petit port sur la Seine en aval de Rouen.

Le *Jacques* *, de 70 tonneaux, maître Guillaume Sanson. Equipage de 18 hommes.

Marchandises et avaries, 1.330 livres. Pot-de-vin, 350 livres.

Pour la côte du Brésil à l'amont.

Guillaume Beurriot, Antoine Terrier, apothicaire, Robert Gréger, chirurgien, etc., intéressés.

Le *Jean*, capitaine Jean Hébert, de Harfleur, en voyage au Brésil à l'amont au 23 novembre.

Le *Serpent* *, de 110 tonneaux, capitaine Richard Ardenne. Equipage de 42 hommes.

Marchandises et avaries, 4.186 livres. Pot-de-vin, 1.100 livres.

En droite route à la côte et îles du Pérou et île de la Trinité. Retour au Havre.

Regnauld de Marsollier, de Calais, Antoine et François Garrauld, Jean Bourgouyn, d'Orléans, etc., intéressés (1).

1572 (2)

L'*Espérance* *, de 120 tonneaux, capitaine Jean Carrel, écuyer, sieur de Préaulx, de Touques. Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avaries, 2.796 livres. Pot-de-vin, 1.100 livres.

Pour les Indes occidentales du Pérou et autres lieux. Retour au Havre.

Jean Carrel, sieur de Méautrix, de Touques, Antoine de Marceilles, écuyer, de Saint-Romain (embarqué sur le navire), Raoul Regnard, receveur de l'amiral en Normandie, Blanchart et Thoinard, d'Orléans, etc., intéressés.

Le *Sacret*, de 45 tonneaux, maître Jean Martin. De retour du Brésil au 18 février.

Le *Georges*, maître Guillaume Jacques (?) de Fécamp.

Pour le Brésil à l'amont. Retour au Havre.

Le *Sanson* *, de 200 tonneaux, capitaine Jean Boudet. Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avaries, 2.745 livres. Pot-de-vin, 1.000 livres.

Pour la côte du Brésil à l'aval. Retour de Marseille.

---

(1) Jeté à la côte près de la Havane. L'équipage aurait été pendu par les Espagnols, hormis les pages (*Remonstrance, ibidem*). Le 26 mars 1579 les parents de Thomas Merlin, pris dans ce navire et mis aux galères, s'engagent envers Mathieu Haistre à rembourser les frais de son rachat.

(2) De Honfleur, cette année, le *Charles*, de 150 tonneaux, capitaine Pierre Rouzée, pour la Guinée, côte des Bonnes-Gens et Brésil à l'amont, et l'*Espérance*, maître Robert Hermel, pour le Pérou.

Eustache Trévache, Guillaume Ernel, Bonaventure de Crament et Adrien Le Seigneur, de Rouen, intéressés.

Le *Jacques*, de 200 tonneaux, capitaine Etienne Debris, sieur de Nipiville, et sa barque, maître Guillaume Dubosc-Guérin.

Pour le Brésil à l'amont.

Sarlabos, Gilles de Goustimesnil, sieur de Forestel, Charles de Thiboutot, sieur d'Almemont, Louis de Fenaulx, sieur de Lymardyer, hommes d'armes de la compagnie du duc d'Anjou, Raymond Aymeric, de Gascogne, etc., intéressés.

L'*Espérance*, capitaine Jacques Martin, de Honfleur, pour le Pérou.

Le *Poste* *, de 60 tonneaux, capitaine Artus Mathenas. Equipage de 20 hommes.

Marchandises et avaries, 1.221 livres. Pot-de-vin, 390 livres.

Pour la côte du Brésil à l'amont, les Indes et autres lieux.

Colette Duhamel, veuve de Jean Bontemps, Jean de Villette, Panyot, de Rouen, etc., intéressés.

La *Trinité* *, de 110 tonneaux, capitaine Nicolas Durescu. Equipages de 35 hommes.

Marchandises et avaries, 2.130 livres. Pot-de-vin, 600 livres.

Pour la côte du Brésil à l'amont, les Indes et autres lieux.

L'*Aigle-Noir* *, de 80 tonneaux, capitaine Guillaume Pelley, de Bléville. Equipage de 28 hommes.

Marchandises et avaries, 1.707 livres. Pot-de-vin, 600 livres.

Pour la côte du Brésil à l'amont, les Indes et autres lieux.

Le navire de Cardin Advisse, perdu à son voyage du Brésil à l'amont.

La *Levrette*, capitaine Jean Langloix, de retour au Havre au 18 juillet, venant du Brésil.

Le *Cerf-Volant* *, de 70 tonneaux, capitaine Jean de Gaignard, de Bordeaux. Equipage de 32 hommes.

Marchandises et avaries, 5.800 livres. Pot-de-vin, 800 livres.

Pour les îles des Cannibales, les Indes occidentales, etc. Retour au Havre ou autre port plus commode.

Le capitaine est seul intéressé.

Le *Mouton*, capitaine Louis Joyn, de retour du Pérou au 31 juillet.

L'*Aulne*, capitaine Marin Le Vesque, de retour du Brésil au 18 août.

La *Perle*, maître Guillaume Maze, d'Octeville. Pour le Pérou.

La *Mignonne* *, capitaine Girard Le Testu. Equipage de 45 hommes.

Marchandises et avaries, 4.394 livres. Pot-de-vin, 900 livres.

Pour le cap Vert, la Guinée et autres restes.

Thomas Dallenson, hôtelier, Adrien Mourot, orfèvre, Terrier, apothicaire, Panyot, de Rouen, etc., intéressés.

Le *Jean* *, de 110 tonneaux, capitaine Jean Hébert, de Harfleur. Equipage de 55 hommes (1).

Marchandises et avaries, 6.043 livres. Pot-de-vin, 1.250 livres.

Pour le cap Vert, île de la Trinité et les environs, etc.

Le *Sacre* *, de 100 tonneaux, capitaine Godeffray Adam. Equipage de 47 hommes.

Marchandises et avaries, 4.407 livres. Pot-de-vin, 1.200 livres.

Pour la côte des Cannibales, île de la Trinité et les environs, etc.

1573 (2)

La *Réale* *, de 80 tonneaux, capitaine Robert Larrey, sieur de Vaufoucquet. Equipage de 46 hommes.

Marchandises et avaries, 3.350 livres. Pot-de-vin, 1.300 livres.

Pour les Indes occidentales, Pérou et autres lieux (3).

Le capitaine, Jean Richer, lieutenant à bord, Charles Martel, sieur de Raymes, Gilles de Goustimesnil, sieur de Forestel, Guillaume Legras, sieur de Réel, François Beuzelin, avocat à Pont-Audemer, etc., intéressés.

L'*Isabeau*, de 120 tonneaux, capitaine Jean Delisle, de Vatteville.

En rade au 25 janvier pour le Brésil à l'aval. Retour au Havre.

L'*Espoir* *, de 120 tonneaux, capitaine Richard Dozebosc. Equipage de 40 hommes.

Marchandises et avaries, 2.781 livres. Pot-de-vin, 700 livres.

Pour la côte du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue, etc.

La *Perrine*, capitaine Mathieu Cornu. Pour le Brésil à l'amont. Retour au Havre.

Le *Berger* *, de 120 tonneaux, capitaine Jean Croix. Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avaries, 7.860 livres. Pot-de-vin, 1.300 livres.

Pour la côte de Sierra-Leone, les Indes et autres lieux.

---

(1) Parmi l'équipage se trouve un Richard Ardenne, pilote, qui pourrait bien être le même que le capitaine du *Serpent*, perdu cette année à Cuba.

(2) De Honfleur, la *Dauphine*, capitaine Edmond de Sahurs, pour le Pérou ; la *Sansue*, de 100 tonneaux, capitaine Gilles Langloix, pour le cap Vert, Sierra-Leone, etc. ; la *Salamandre*, capitaine Edmond de Sahurs, pour le Pérou ; la *Salamandre*, capitaine Jean Langloix, pour le Pérou. De Fécamp, le *Jean*, maître Etienne Maze, pour le Brésil à l'amont et retour au Havre.

(3) Bien que le retour ait été prévu au Havre il s'opéra en Bretagne.

Blanchart et Bourgouyn, d'Orléans, Jean Lambert, sieur de Fourmentin, de Lisieux, Isabeau de La Haye, veuve de Jacques Duhamel, de Rouen, etc., intéressés.

Le *Signe* *, de 55 tonneaux, capitaine Girard Le Testu. Equipage de 22 hommes.

Marchandises et avaries, 3.185 livres. Pot-de-vin, 650 livres.

Pour la côte de Sierra-Leone, les Indes, etc.

Le *Croissant**, de 100 tonneaux, capitaine Guillaume Hallé. Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avaries, 6.400 livres. Pot-de-vin, 1.200 livres.

Pour la côte de Sierra-Leone, les îles des Indes, etc.

Le *Dragon* *, de 200 tonneaux, capitaine Antoine Marc. Equipage de 72 hommes.

Marchandises et avaries, 8.687 livres. Pot-de-vin, 1.350 livres.

Pour la côte de Sierra-Leone, les îles des Indes, etc.

Le *Poste* *, de 75 tonneaux, capitaine Jacques Mathenas. Equipage de 22 hommes.

Marchandises et avaries, 1.326 livres. Pot-de-vin, 400 livres.

Pour la côte du Brésil à l'amont, Cannibales et autres côtes et escales.

Le *Nicolas* *, de 75 tonneaux, capitaine Mathieu Cornu, de Harfleur. Equipage de 22 hommes.

Marchandises et avaries, 1.355 livres. Pot-de-vin, 500 livres.

Pour la côte du Brésil à l'amont, Cannibales et autres côtes et escales.

L'*Aigle* *, de 60 tonneaux, capitaine Jean Hébert, de Harfleur. Equipage de 22 hommes.

Marchandises et avaries, 1.404 livres. Pot-de-vin, 500 livres.

Pour Safi (Maroc) et ensuite pour le Brésil à l'amont, Cannibales et autres lieux.

Jacques Desvaulx, Marin et Guillaume de Vaynes, le capitaine, etc., intéressés.

La *Ronche*, capitaine Richard Gaillon, de Honfleur.

Pour le Brésil à l'amont. Retour au Havre.

Le *Sacre* *, de 100 tonneaux, capitaine Jean Doudalle, de Montivilliers, équipage de 40 hommes ; la *Lézarde* *, de 80 tonneaux, capitaine Jean Martin, équipage de 30 hommes ; le *Sacret* *, de 50 tonneaux, capitaine François Martin, équipage de 20 hommes.

Marchandises et avaries 10.776 livres. Pot-de-vin, 2.250 livres.

Pour aller en compagnie jusqu'à la côte de Sierra-Leone et au Pérou, « même à autres lieux, côtes et escalles ».

François Lemonnier, Pierre Dumouchel, sieur de Mellemont, Louis Dumouchel, sieur du Fresnay, Isabeau de La Haye, de Rouen, etc., intéressés.

La *Catherine* *, de 100 tonneaux, capitaine Richard Gaillon, de Honfleur. Equipage de 30 hommes.

Marchandises et avaries, 2.040 livres. Pot-de-vin, 600 livres.

Pour la côte du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue, etc

Jean Piqueray, procureur-syndic, Antoine Cussac, maître maçon, le capitaine, Isabeau de La Haye, etc., intéressés.

1574 (1)

L'*Espérance*, de 80 tonneaux, capitaine Mathurin Lhermitte, de Honfleur.

Pour le Brésil à l'amont. Retour au Havre ou à Honfleur.

Le *Don-de-Dieu*, capitaine Pollet Blondel.

Pour le Pérou. Retour au Havre ou autre port de Normandie.

La *Salamandre*, de 70 tonneaux, capitaine Jean Langlois.

Prête à partir du Havre pour le Pérou au 14 février. Retour au Havre ou à Honfleur.

Le *Dauphin*, de 80 tonneaux, capitaine Guillaume Houguyer.

Pour le Pérou.

La *Réale*, capitaine Robert Larrey, sieur de Vaufoucquet.

Pour le Pérou.

Le *Jonas* *, de 55 tonneaux, capitaine Nicolas Amaurys. Equipage de 17 hommes.

Marchandises et avaries, 1.157 livres. Pot-de-vin, 400 livres.

Pour le Brésil à l'amont, côte des Cannibales, etc.

Adrien Le Seigneur, Michel Mariage, de Rouen, Philippe Le Roy, sieur Des Moulins, receveur de l'amiral, Thomas Dallenson, hôtelier, le capitaine, etc., intéressés.

La *Madeleine* *, de 45 tonneaux, capitaine François Martin. Equipage de 14 hommes.

Marchandises et avaries, 1.194 livres. Pot-de-vin, 200 livres.

---

(1) De Honfleur, le *Dauphin*, de 150 tonneaux, capitaine Edmond de Sahurs, pour la côte de Sierra-Leone et les Indes du Pérou ; la *Bonne-Aventure*, de 80 tonneaux, capitaine Guillaume Champaigne, pour le Brésil à l'amont et côte des Cannibales ; la *Foy*, retour du Brésil ; la *Dauphine*, capitaine Edmond de Sahurs, pour le Pérou. De Quillebeuf, la *Bonne-Aventure*, de 35 tonneaux, maître Jean Durant, pour le Brésil à l'amont. De Fécamp, l'*Ourse*, de 100 tonneaux, pour Sierra-Leone et le Pérou.

Pour la côte du Brésil à l'amont.

La *Marguerite* *, de 50 tonneaux, capitaine Artus Mathenas. Equipage de 22 hommes.

Marchandises et avaries, 1.093 livres. Pot-de-vin, 700 livres.

Pour les côtes de Sierra-Leone, des Cannibales et les Indes du Pérou.

Jean de La Fons, lieutenant du gouverneur, etc., intéressés.

1575 (1).

Le *Berger* *, de 120 tonneaux. capitaine Jean Croix. Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avaries, 3.069 livres. Pot-de-vin, 1.400 livres.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Guinée, Indes du Pérou, etc.

Le *Dragon* *, de 160 tonneaux, capitaine Louis Jouyn, pilote ordinaire pour le Roi en la marine. Equipage de 60 hommes.

Marchandises et avaries, 4.052 livres. Pot-de-vin, 1.400 livres.

Pour les côtes du Cap-Vert, Sierra-Leone, Guinée, Indes du Pérou, trafiquer ou découvrir autres terres.

La *Lézarde* *, de 80 tonneaux, capitaine Antoine Marc. Equipage de 42 hommes.

Marchandises et avaries, 2.345 livres. Pot-de-vin, 1.100 livres.

Pour la côte des Indes du Pérou, etc.

La *Réale* *, de 80 tonneaux, capitaine Romain de La Champaigne. Equipage de 45 hommes.

Marchandises et avaries. 1.851 livres. Pot-de-Vin, 1.000 livres.

Pour la côte des Indes du Pérou, terre ferme et autres lieux.

Charles Martel, sieur de Raymes, gentilhomme ordinaire de la Chambre du Roi, Gilles de Goustimesnil, sieur de Forestel, Guillaume Cavelier, sieur de Maucomble, capitaine d'une compagnie de gens de pied en garnison au Havre, etc., intéressés.

Le *Quien-Vert*, de 80 tonneaux, maître Robert Marchand, de retour du Brésil à l'amont au 1er mars.

Le *Prince* *, de 300 tonneaux, capitaine Oratio Roux, Pierre Sicard, lieutenant, Pierre de Fregel, sieur de Caumont et Jacques Vasse (?), enseignes, Martin Baudouin, pilote royal en la marine, Jean Duquesne, écuyer, etc. Equipage de 170 hommes.

---

(1) De Honfleur, l'*Espérance*, capitaine Guillaume Champaigne, pour le Brésil à l'amont ; la *Salamandre*, de 70 tonneaux, capitaine Jean Hacquet, pour la côte de Sierra-Leone et les Indes du Pérou.

Marchandises et avaries, 11.365 livres. Pot-de-vin, 2.000 livres.

Pour aller aux îles de Sierra-Leone, du Cap-Vert et autres lieux. Retour au Havre.

Matteo Sapocco, gentilhomme de la Chambre du Roi de Pologne et capitaine ordinaire en la marine, bourgeois du navire. Le même, victuailleur pour un tiers, ainsi qu'Honorat de Savoie, marquis de Villars, amiral de France, et Philippe Strozzi, colonel général de l'infanterie française.

Pierre de Brochin, secrétaire de la Reine et de l'amiral, prête 100 écus; Claude Giel, écuyer, sieur du Rocques, 500 livres, etc.

Le *Jacques* *, de 200 tonneaux, capitaine Etienne Debris, écuyer, sieur de Nipiville, capitaine en la marine; Noël de La Salle, lieutenant, le capitaine Jean Solet, enseigne. Equipage de 80 hommes.

Marchandises et avaries, 7.872 livres. Pot-de-vin, 1.800 livres.

Pour la côte de Sierra-Leone, le Brésil, le Pérou, etc. Retour au Havre.

Le capitaine, Jacques de Matignon, lieutenant-général en Basse-Normandie, Pierre de Brochin, Jean de La Fons, lieutenant du gouverneur, et Jacques Lebourg, de Rouen, intéressés.

La *Sansue*, capitaine Pierre Liesse dit Barc, de Saint-Jore, près la Bouille.

En rade au 10 juin pour le Pérou.

Le *Dauphin* *, de 80 tonneaux, capitaine Guillaume Houguer. Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avaries, 4.368 livres. Pot-de-vin, 1.000 livres.

Pour les côtes du Pérou, îles des Indes, etc.

Le *Saint-Jean*, de 300 tonneaux, patron et conducteur Etienne Scarpin, de Marseille.

Pour le Brésil à l'amont ou à l'aval. Retour à Marseille.

La *Marguerite* *, de 50 tonneaux, capitaine Jean Doctelonde. Equipage de 25 hommes.

Marchandises et avaries, 814 livres. Pot-de-vin, 700 livres.

Pour les îles du Cap-Vert, Sierra-Leone, Pérou, etc.

Le gouverneur Sarlabos, Guillaume Michel, contremaître au navire, etc., intéressés.

La *Catherine**, de 50 tonneaux, capitaine Guillaume Videcoq. Equipage de 25 hommes.

Marchandises et avaries, 921 livres. Pot-de-vin, 700 livres.

Pour les îles du Cap-Vert, côte de Sierra-Leone, Pérou, etc.

Le gouverneur Sarlabos, le capitaine, etc., intéressés.

La *Salamandre*, de 70 tonneaux, capitaine Jean Hacquet

Pour Sierra-Leone et les Indes du Pérou.

Le *Jonas* *, de 100 tonneaux, maître posé Étienne Cavellyer. Equipage de 26 hommes.

Marchandises et avaries, 1.875 livres. Pot-de-vin, 550 livres.

Pour la rivière de Saint-Domingue, côte des Cannibales, le Brésil, etc.

1576 (1)

La *Réale* *, de 80 tonneaux, capitaine Louis Pelley. Equipage de 48 hommes.

Marchandises et avaries, 2.400 livres.

Pour le cap Vert, les îles occidentales du Pérou, etc.

Charles Martel, chevalier, sieur de Raymes, Romain de La Champaigne, Pierre Le Normant, sieur de Rainville, contrôleur en l'élection des aides et tailles de Montivilliers, le capitaine, le pilote, etc., intéressés.

Le *Dragon* *, de 160 tonneaux, capitaine Girard Le Testu. Equipage de 80 hommes.

Marchandises et avaries, 4.200 livres. Pot-de-vin, 1.600 livres.

Pour la côte de Sierra-Leone, le Pérou, etc.

L'*Espoir* *, de 140 tonneaux, capitaine Richard Dozebosc.

Marchandises et avaries, 3.213 livres. Pot-de-vin, 1.400 livres.

Pour la côte de Sierra-Leone, Pérou, etc.

Le *Berger* *, de 120 tonneaux, capitaine Jean Croix. Equipage de 58 hommes.

Marchandises et avaries, 3.380 livres. Pot-de-vin, 1.500 livres.

Pour la côte de Sierra-Leone, Pérou, etc.

La *Salamandre* *, de 350 tonneaux, capitaine Jean de Cauquigny, capitaine entretenu en la marine, de Fécamp, Jean Le Varlet, lieutenant, Etienne Maillard, pilote ordinaire en la marine, Jacques Lamy, sieur de Mallebro, etc. Equipage de 160 hommes.

Marchandises et avaries, 8.154 livres. Pot-de-vin, 3.000 livres.

Pour aller avec la *Foudre* poser au Conquêt recueillir ses munitions et son artillerie et faire voile ensuite pour les côtes du Cap-Vert, Indes occidentales et autres lieux, côtes et escales. Retour au Havre.

Philippe Strozzi, bourgeois du navire. Le capitaine, Nicolas

---

(1) De Honfleur, l'*Etoile*, de 100 tonneaux, pour Sierra-Leone, îles des Indes et côtes du Pérou; la *Pucelle*, capitaine Jean Auber, pour Sierra-Leone et le Pérou. Le navire du capitaine de Beurneville, de retour du Pérou.

Gilles, maître au navire, François Lemonnier, Nicolas Le Lectyer, Panyot, de Rouen, Jacques Blanchard le jeune, d'Orléans, et Nicolas Thoinard, de Châteaudun, victuailleurs (1).

La *Foudre* *, de 80 tonneaux, capitaine Jean de Granville. Equipage de 60 hommes.

Marchandises et avaries, 2.718 livres. Pot-de-vin, 1.200 livres.

Pour aller de conserve avec la *Salamandre*.

Cauquigny, Panyot, Thoinard, Blanchard le jeune, François Lemonnier, Antoine Cussac, maître maçon, Guérould, maître au navire, intéressés.

Le 28 mars Cauquigny vend à Philippe Le Roy, sieur Des Moulins, un demi-quart de victuailles, marchandises et avances des tiercements pour 1.500 livres.

L'*Espérance*, capitaine François Beuzelin, écuyer, sieur de Lyerre.

Pour le Pérou et retour au Havre.

1577 (2).

Le *Tigre* *, de 45 tonneaux, capitaine Richard Lye le jeune. Equipage de 26 hommes.

Marchandises et avaries, 2.447 livres. Pot-de-vin, 700 livres.

Pour les îles du Cap-Vert, côte de Sierra-Leone, Pérou, etc.

La *Réale* *, de 80 tonneaux, maître posé Louis Jouyn. Equipage de 48 hommes.

Marchandises et avaries, 1.642 livres. Pot-de-vin. 1.200 livres.

Pour les îles du cap Vert, côte de Sierra-Leone, les Indes et le Pérou.

Charles Martel, seigneur de Raymes et de Bacqueville, Louis Pelley, capitaine de navire, etc., intéressés.

Le *Florissant*, * de 55 tonneaux, capitaine Adrien Letellyer. Equipage de 35 hommes.

Marchandises et avaries, 2.166 livres. Pot-de-vin, 800 livres.

Pour les îles du cap Vert, côtes et terre ferme du Pérou.

La *Marie* *, de 60 tonneaux, capitaine Etienne Sieurin. Equipage de 40 hommes.

---

(1) En raison de son grand tirant d'eau la *Salamandre* avait été obligée de poser l'ancre devant Villerville. Cauquigny fournissait le tiers des victuailles incombant à Strozzi, attendu « qu'il n'a deniers pour rembourser ».

(2) De Honfleur, l'*Espérance*, capitaine Richard Gaillon, de retour du Pérou.

Marchandises et avaries, 1.763 livres. Pot-de-vin, 800 livres.

Pour les îles du Cap-Vert, côte de Sierra-Leone, etc.

Le gouverneur Sarlabos, Charles Martel, sieur de Raymes et de Bacqueville, Nicolas Barbe, intéressés.

La *Marguerite* *, barque de 45 tonneaux, capitaine Rémond de Basilac, de Gascogne. Equipage de 28 hommes.

Marchandises et avaries, 1.200 livres. Pot-de-vin, 500 livres.

Pour les côtes du Cap-Vert, Guinée, îles du Pérou, etc.

Le capitaine, Jean Dufou, Antoine Cussac, Jean de Villette et deux matelots, intéressés.

La *Pucelle*, capitaine Nicolas Petit. De retour du Brésil au 15 juin.

Le *Jonas* * de 50 tonneaux, capitaine Etienne Cavellyer.

Marchandises et avaries, 2.042 livres. Pot-de-vin, 550 livres.

Pour la Guinée, côte des Bonnes-Gens, côte du Brésil à l'amont, Cannibales, etc.

La *Marie* *, de 90 tonneaux, capitaine François Decqueville. Equipage de 60 hommes.

Marchandises et avaries, 3.930. Pot-de-vin, 1.400 livres.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles et Indes du Pérou, etc.

L'*Etoile* *, de 80 tonneaux, capitaine Robert Letellier dit Boullinguet. Equipage de 40 hommes.

Marchandises et avaries, 3.600 livres.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, Pérou, etc.

Le *Berger* *, de 120 tonneaux, capitaine Jean Croix. Equipage de 60 hommes.

Marchandises et avaries, 5.774 livres. Pot-de-vin, 1.500 livres.

Pour la côte du Cap-Vert, Sierra-Leone, Indes du Pérou, etc.

L'*Espoir* *, de 150 tonneaux, capitaine Richard Dozebosc.

Marchandises et avaries, 6.075 livres. Pot-de-vin, 1.500 livres.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, Indes du Pérou, etc.

Le *Griffon* *, de 60 tonneaux, capitaine Guillaume Boucher. Equipage de 22 hommes.

Marchandises et avaries, 1.800 livres. Pot-de-vin, 450 livres et, en cas qu'il y ait plus que charge, 500 livres.

Pour la côte du Brésil à l'amont.

Jean Porcher, Marie Porcher, veuve Hastingoys, Collette Duhamel, veuve Bontemps, etc., intéressés.

Le *Petit-Dragon* *, de 60 tonneaux, capitaine Nicolas Turgis. Equipage de 28 hommes.

Marchandises et avaries, 3.000 livres. Pot-de-vin, 800 livres.

Pour les Indes du Pérou et autres lieux.

Panyot, de Rouen, seul intéressé.

La *Bonne-Attente* *, de 100 tonneaux, capitaine Richard Lye le jeune. Equipage de 45 hommes.

Marchandises et avaries, 4.725 livres. Pot-de-vin, 1.400 livres.

Pour les côtes de Guinée et des Bonnes-Gens, îles des Indes du Pérou, etc.

La *Salamandre*, de 70 tonneaux, capitaine Jean Hacquet.

En rade au 14 novembre pour le Pérou. Retour au Havre.

1578 (1)

Le *Croissant* *, de 100 tonneaux, capitaine Jean Scot. Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avaries, 1.668 écus.

Pour le cap Vert et les Indes du Pérou.

Le *Scipion* *, de 120 tonneaux, capitaine Nicolas Motte.

Marchandises et avaries, 3.151 écus.

Pour Safi et le cap de Guay puis à la côte du Cap-Vert, Pérou, etc.

Corneille Cupper, Michel Maris et Michel Mariage, de Rouen, intéressés.

La *Licorne*, capitaine Louis Thuillyer. Déprédé en mer en allant au Brésil. L'équipage était de retour au Havre, venant d'Angleterre, au 22 avril.

Le *Mouton-d'Or* *, de 150 tonneaux, capitaine Pierre Liesse dit Barc. Equipage de 70 hommes.

Marchandises et avaries, 1.752 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, et Indes du Pérou.

La *Bonne-Aventure* *, de 55 tonneaux, maître Jean de Saint-Martin. Equipage de 21 hommes.

Marchandises et avaries, 1.312 écus.

Pour le cap Vert et autres lieux.

Le *Cerf* *, de 80 tonneaux, maître François Hastingays. Equipage de 47 hommes.

Marchandises et avaries, 1.152 écus.

Pour la côte de Sierra-Leone, îles des Indes du Pérou, etc.

Le *Petit-Dragon* *, de 60 tonneaux, cap. Nicolas Turgis, de Rouen. Equipage de 35 hommes.

---

(1) De Honfleur, la *Françoise*, capitaine Guillaume Champaigne, pour le Pérou ; la *Levrette*, capitaine Jean Le Caron, sieur du Maupas, pour Sierra-Leone et le Pérou ; l'*Outrepasse*, de 90 tonneaux, capitaine Guillaume Le Héricy, sieur de Pontpierre, pour le cap Vert et le Pérou.

Marchandises et avaries, 1.150 écus.

Pour Sierra-Leone, îles et Indes du Pérou.

Panyot, de Rouen, seul intéressé.

La *Pucelle* *, de 120 tonneaux, capitaine Nicolas Petit. Equipage de 40 hommes.

Marchandises et avaries, 1.265 écus, Pot-de-vin, 680 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont, côte et rivière de Saint-Domingue. Retour à Marseille puis à la côte de Tripoli, Livourne, etc., et enfin au Havre.

Etienne Petit, conseiller en l'élection de Montivilliers, Pierre Le Normant, sieur de Raymes, etc., intéressés.

La *Barbe* *, de 50 tonneaux, capitaine Jean Le Dentu, de Harfleur. Equipage de 16 hommes.

Marchandises et avaries, 469 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont et autres lieux.

La *Diane* *, de 200 tonneaux, capitaine Jean Hacquet. Equipage de 90 hommes.

Marchandises et avaries, 2.680 écus. Pot-de-vin, 700 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Indes et îles du Pérou, etc.

Etienne Geffroy, contrôleur des deniers communs et gentilhomme ordinaire de la Chambre du duc de Mercœur, Guyon Hacquet, procureur-syndic, Catherine Savary, de Harfleur, etc., intéressés.

La *Marie-Bonne-Fortune* *, de 60 tonneaux, capitaine Etienne Cavellyer.

Marchandises et avaries, 565 écus.

Pour toucher à Safi et aller au Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue, etc.

1579 (1)

L'*Emouquet* *, de 40 tonneaux, maître François Martin. Equipage de 14 hommes.

Marchandises et avaries, 301 écus.

Pour le Brésil à l'amont, côte des Cannibales et rivière de Saint-Domingue.

---

(1) De Honfleur, le *Faucon-Volant*, de 65 tonneaux, capitaine Hélye Mareys, pour la Guinée et le Brésil ; la *Salamandre*, de 80 tonneaux pour Sierra-Leone et les îles du Pérou. De Dieppe, le *Blancmore*, maître Raullin Carpentier, pour le Brésil à l'amont ; en relâche au Havre au 12 novembre.

Roger de Flamare, Pierre Le Normand, sieur de Raymes, le capitaine, etc., intéressés.

Le *Saint-Jean*, de 110 tonneaux, capitaine Guillaume Garet, de Dieppe.

Etait de retour du Brésil et de Marseille au 20 mars.

Le *Croissant* *, de 80 tonneaux, capitaine Jean Scot. Equipage de 48 hommes.

Marchandises et avances, 1.466 écus.

Pour Sierra-Leone, îles occidentales du Pérou, îles, côtes et escales où le capitaine pourra traiter.

La *Perle* *, de 60 tonneaux, capitaine Jean Françoys. Equipage de 22 hommes.

Marchandises et avances, 645 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue, etc.

Le *Chérubin* *, de 160 tonneaux, capitaine Michel Costé. Equipage de 43 hommes.

Marchandises et avances, 1.334 écus. Pot-de-vin, 366 écus deux tiers.

Pour la côte du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue, etc.

La *Petite-Mignonne* *, de 60 tonneaux, capitaine Alain Flamare. Equipage de 35 hommes.

Marchandises et avaries, 830 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles et côtes du Pérou, etc.

Le *Cerf* *, de 80 tonneaux, capitaine François Hastingoys.

Marchandises et avaries, 1.140 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles occidentales du Pérou, etc.

Robert Gréger, receveur des deniers communs, etc., intéressés.

La *Bonne-Aventure* *, de 80 tonneaux, maître Bertrand Campion. Equipage de 26 hommes.

Marchandises et avaries, 915 écus. Pot-de-vin, 215 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue, côte des Cannibales, etc.

Jean Deshays, contrôleur des réparations et fortifications de Normandie, Nicolas Duchemin, maître maçon, etc., intéressés.

La *Louise*, de 110 tonneaux, capitaine Guillaume Grandcamp, de Saint-Denis-Chef-de-Caux. Equipage de 35 hommes.

Marchandises et avaries, 976 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont, Cannibales, rivière de Saint-Domingue, etc.

1580 (1)

Le *Sacre*, maître Jean Lert, de Honfleur. De retour du Brésil au 26 janvier.

La *Barbe* *, de 50 tonneaux, capitaine Jean Le Dentu. Equipage de 16 hommes.

Marchandises et avaries, 476 écus.

Touche à Safi avant d'aller à la côte du Brésil à l'amont, au lieu de Cannibales, etc.

La *Licorne*, capitaine Laurent Anquetil. Arrivé au Havre, venant du Pérou, avant le 8 janvier 1581.

La *Françoise* *, de 70 tonneaux, capitaine Jean Bourdon. Equipage de 33 hommes.

Marchandises et avaries, 718 écus.

Pour les côtes de Sierra-Leone et du Pérou.

L'*Emouquet* *, de 40 tonneaux, maître Noël Martel. Equipage de 14 hommes.

Marchandises et avaries, 352 écus.

Pour le Brésil, rivière de Saint-Domingue, côte des Cannibales, etc.

La *Marie-Bonne-Fortune* *, de 60 tonneaux, maître Etienne Cavellyer. Equipage de 22 hommes.

Marchandises et avaries, 677 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue, côte des Cannibales, etc.

La *Salamandre* *, de 60 tonneaux, maître François Martin. Equipage de 20 hommes.

Marchandises et avaries, 601 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue et Cannibales.

Le *Berger* *, de 120 tonneaux, capitaine Jean Croix. Equipage de 60 hommes.

Marchandises et avaries, 1.740 écus.

---

(1) De Honfleur, la *Françoise*, de 100 tonneaux, capitaine Guillaume Champaigne, pour Sierra-Leone, Guinée et Pérou ; l'*Espérance*, de 120 tonneaux, capitaine Guillaume Le Héricy, pour le cap Vert, Sierra-Leone, côte de Mine, îles et terre ferme du Pérou ; le *Jacques*, de 250 tonneaux, capitaine Guillaume Le Héricy, et sa barque le *Jésus*, maître Nicolas Desilles, pour Sierra-Leone et les îles du Pérou ; l'*Outrepasse*, maître Valentin Fichot, pour le Pérou.

Pour les côtes de Sierra-Leone, île de Saint-Omer et Indes du Pérou.

Le *Croissant* *, de 100 tonneaux, capitaine Romain de La Champaigne. Equipage de 53 hommes.

Marchandises et avaries, 1.275 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, terre ferme, Indes et îles du Pérou.

Le *Florissant* *, de 60 tonneaux, capitaine Richard Lye le jeune. Equipage de 36 hommes.

Marchandises et avaries, 592 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, îles et Indes du Pérou.

Etienne Debris, sieur de Limpiville, Etienne Geffroy, contrôleur des deniers communs, Etienne Geffroy le jeune, matelot au navire, Nicolas Quimonneau, d'Orléans, etc., intéressés.

La *Pucelle* *, de 110 tonneaux, capitaine Nicolas Petit. Equipage de 35 hommes.

Marchandises et avaries, 1.035 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue, côte des Cannibales, etc.

Pierre Le Normant, sieur de Raymes et de Saint-Supplix, l'un des intéressés.

La *Petite-Mignonne* *, de 60 tonneaux, capitaine Alain de Flamare. Equipage de 20 hommes.

Marchandises et avaries, 621 écus.

Pour le Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue, côte des Cannibales, etc.

1581 (1)

L'*Once* *, de 80 tonneaux, capitaine François Lemonnier le jeune. Equipage de 45 hommes.

Marchandises et avaries, 1.078 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, îles de Saint-Omer, côtes du Pérou, etc.

---

(1) De Honfleur, le *Faucon-Volant*, de 60 tonneaux, maître Hélye Mareys, pour Sierra-Leone et les îles du Pérou ; la *Vitesse*, de 70 tonneaux, maître Jean Le Tailloys, pour les côtes de Sierra-Leone et du Pérou ; l'*Espérance*, capitaine Pierre Pelley, pour le Pérou ; l'*Espérance*, capitaine Antoine de Roquemaurel ; la *Bienheureuse*, capitaine Nicolas de Perrières, écuyer, sieur de Cailloué, et sa barque, pour le Pérou ; la *Madeleine*, capitaine Jean Geffroy, pour le Brésil à l'amont.

L'Espoir *, de 120 tonneaux, capitaine Richard Dozebosc. Equipage de 65 hommes.

Marchandises et avaries, 1.506 écus.

Pour la côte de Sierra-Leone, îles de Saint-Omer et Indes du Pérou.

Pierre Laillet, sieur de Saint-Cler et d'Orcher, de Rouen, l'un des intéressés.

Le *François* *, de 160 tonneaux, capitaine Girard Le Testu. Equipage de 85 hommes.

Marchandises et avaries, 2.486 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, côte de Mine, îles et Indes du Pérou.

Le *Scipion* *, de 120 tonneaux, capitaine Nicolas Motte. Equipage de 65 hommes.

Marchandises et avaries, 1.960 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, Saint-Omer, la côte de Mine, îles et Indes du Pérou, etc.

Laurent de Monvillier, écuyer, de Lerneray, en Beauce, l'un des intéressés.

Le *Saint-Etienne* *, de 60 tonneaux, capitaine Bertrand Campion. Equipage de 45 hommes.

Pour le cap Vert, îles et côtes du Pérou, etc.

Sarlabos, bourgeois du navire.

Le *Charles* *, de 160 tonneaux, capitaine Jacques Mathenas. Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avaries, 1.509 écus.

Pour le Brésil à l'amont.

La *Bonne-Aventure* *, de 75 tonneaux, maître Pierre Gruyer. Equipage de 22 hommes.

Marchandises et avaries, 782 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue, etc.

Le capitaine et Alain Duchemin, greffier en l'Hôtel commun, bourgeois du navire.

La *Marguerite* *, de 100 tonneaux, capitaine Alphonse Galliot, écuyer, Jacques Guyomard dit Le Lion, de Nantes, lieutenant, Lartigue de Sumeta (?), enseigne. Equipage de 90 hommes.

Marchandises et avaries, 880 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, le Pérou, etc.

Sarlabos, bourgeois au navire et victuailleur pour cinq huitièmes.

La *Françoise* *, de 60 tonneaux, capitaine Jean Bourdon. Equipage de 35 hommes.

Marchandises et avaries, 714 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles et Indes du Pérou.

La *Licorne* *, de 120 tonneaux, capitaine Laurent Anquetil. Equipage de 70 hommes.

Marchandises et avaries, 1.350 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles de Saint-Omer, îles et Indes du Pérou.

Etienne Debris, sieur de Nipiville, bourgeois du navire.

Le *Signe* *, de 70 tonneaux, maître Richard Hervyeu, de Granville. Equipage de 20 hommes.

Marchandises et avaries, 653 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue, Cannibales, etc.

Pierre Le Normant, sieur de Raymes, l'un des victuailleurs.

La *Barbe* *, de 50 tonneaux, capitaine Jean Le Dentu, de Harfleur. Equipage de 18 hommes.

Marchandises et avaries, 470 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue, Cannibales, etc.

Anetheze Le Cordier, veuve d'Antoine Terryer, apothicaire, intéressée.

La *Bonne-Aventure* *, de 55 tonneaux, maître Jean de Saint-Martin. Equipage de 18 hommes.

Marchandises et avaries, 598 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue et Cannibales.

Le *Florissant* *, de 50 tonneaux, capitaine Pierre Legay. Equipage de 38 hommes.

Marchandises et avaries, 431 écus.

Pour les côtes du Cap-Vert et de Sierra-Leone et les îles du Pérou.

La *Marie* *, de 100 tonneaux, capitaine François Decqueville. Equipage de 30 hommes

Marchandises et avaries, 1.037 écus.

Pour les côtes du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue, etc.

Le *François* *, de 70 tonneaux, capitaine Robert Boulling. Equipage de 20 hommes.

Marchandises et avaries, 686 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue, etc.

Le *Croissant* *, de 90 tonneaux, capitaine Richard Collette. Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avaries, 1.090 écus.

Pour la côte de Sierra-Leone, îles et Indes du Pérou, etc.

Guillemette Mauduysen, veuve de Jacques Blanchard, d'Orléans, intéressée.

1582 (1)

La *Marguerite* *, de 120 tonneaux, capitaine Richard Lye le jeune. Equipage de 55 hommes.

Marchandises et avaries, 1.138 écus.

Pour la côte de Sierra-Leone, îles et Indes du Pérou, etc.

La *Petite-Mignonne* *, de 60 tonneaux, capitaine Alain de Flamare. Equipage de 35 hommes.

Marchandises et avaries, 614 écus.

Pour la côte de Sierra-Leone, îles et Indes du Pérou.

La *Salamandre* *, de 60 tonneaux, maître François Martin. Equipage de 22 hommes.

Marchandises et avaries, 709 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue, côte des Cannibales, etc.

L'*Once* *, de 80 tonneaux, capitaine Louis Lunel. Equipage de 45 hommes.

Marchandises et avaries, 1.067 écus.

Pour la côte de Sierra-Leone, îles et Indes du Pérou, etc.

Le *Griffon* *, de 60 tonneaux, maître Guillaume Boucher dit Jendarme. Equipage de 20 hommes.

Marchandises et avaries, 703 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue, etc.

Le *Lévrier*, capitaine Pierre de La Rivière. Etait au Havre au 5 mai en partance pour le Pérou et autres endroits et retour au Havre.

La *Bonne-Aventure* *, de 120 tonneaux, capitaine Adrien Letellier, de Harfleur. Equipage de 65 hommes.

Marchandises et avaries, 1.082 écus.

Pour la côte de Sierra-Leone, îles du Pérou, etc.

---

(1) De Honfleur, la barque du capitaine Bidault, pour le Pérou ; l'*Entreprise*, capitaine Valentin Fichot, pour le Pérou ; le *Tiercellet*, capitaine Charles d'Estimauville, pour le Pérou ; le *Charles*, de 120 tonneaux, capitaine Guillaume Le Gras, écuyer, sieur du Reez, et sa barque l'*Eronde*, pour Sierra-Leone et les îles du Pérou ; la *Vitesse*, capitaine Gérosme Fallet, écuyer, sieur du Prey ; le *Neptune*, capitaine Robert Boier, dit le capitaine Carquenson, et le navire du sieur des Deuves, pour le Pérou.

Etienne Debris, sieur de Limpiville, l'un des intéressés.

Le *Tiercelet* *, de 40 tonneaux, capitaine Louis Marchand. Equipage de 35 hommes.

Marchandises et avaries, 492 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, îles et Indes du Pérou, etc.

Sarlabos, Balthazard Le Prevost, sieur de La Tigerye, commandant le château de Touques, etc., intéressés.

L'*Espoir* *, de 120 tonneaux, capitaine Richard Dozebosc. Equipage de 66 hommes.

Marchandises et avaries, 1.622 écus.

Pour la côte de Sierra-Leone, îles du Pérou, etc.

L'*Etoile*, barque de 50 tonneaux, capitaine Etienne Geffroy le jeune. Prête à partir du Havre pour le Pérou au 12 mai.

La *Belle-Etoile*, de 90 tonneaux, capitaine Bertrand Campion.

Pour Sierra-Leone, îles et terre ferme du Pérou.

Le *Lion-d'Or* *, de 40 tonneaux, capitaine Jean Retout.

Marchandises et avaries, 722 écus.

Pour la côte d'Arguin, rivière du Sénégal, terre de Barbarie, côte de Sierra-Leone et Indes du Pérou.

Le *François* *, de 160 tonneaux, capitaine Jean Bourdon. Equipage de 75 hommes.

Pour les îles du Cap-Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, îles et Indes du Pérou.

Le *Petit-Lion* *, de 70 tonneaux, maître Jean Le Duc. Equipage de 15 hommes.

Affrété, moyennant 900 écus et 83 un tiers de pot-de-vin, pour aller trafiquer au Brésil et en rapporter les marchandises et les agrès de la *Marie*, qui y était naufragée.

Le *Tigre* *, de 200 tonneaux, capitaine François Lemonnier le jeune, et sa barque l'*Espérance*, de 50 tonneaux, maître Guillaume Duval. Equipage de 110 hommes.

Marchandises et avaries, 1.709 écus. Pot-de-vin, 1.000 écus.

Pour la côte de Sierra-Leone, îles et Indes du Pérou, etc.

L'*Aventureuse*, barque, capitaine Michel Costé, prête à partir du Havre pour le Brésil au 27 septembre.

La *Marie* *, de 120 tonneaux, capitaine Alphonse Galliot, écuyer, et sa barque, l'*Espérance*, de 30 tonneaux, maître Philippe Caresme. Equipage de 80 hommes.

Marchandises et avaries, 1.072 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles et Indes du Pérou.

Sarlabos, bourgeois et victuailleur.

Le *Saint-Etienne*, de 70 tonneaux, capitaine Hector de Grimault, sieur de Vaugrey, en Champagne.

Pour le cap Vert et le Pérou.

Sarlabos, bourgeois.

La *Joyeuse* *, barque de 40 tonneaux, capitaine Jacques Bazire de Rouen. Equipage de 25 hommes.

Marchandises et avaries, 406 écus.

Pour Sierra-Leone, îles et Indes du Pérou.

Le *Chardon* *, de 50 tonneaux, capitaine Michel Costé.

Marchandises et avaries, 400 écus.

Pour les côtes du Cap-Vert, Sierra-Leone, le Brésil, Cannibales, îles et terre ferme du Pérou, etc. (1). Jacques de Chardon, écuyer, sieur de Tressonville, capitaine en la marine, bourgeois et victuailleur.

La *Valentine* *, de 60 tonneaux, maître Pierre Gossey. Equipage de 18 hommes.

Marchandises et avaries, 688 écus.

Pour le Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue, côtes et îles du Pérou.

1583 (2)

La *Louise dite Cormorande* *, de 90 tonneaux, capitaine Nicolas Amauris. Equipage de 28 hommes.

Marchandises, 982 écus. Pot-de-vin, 233 écus un tiers.

Pour la côte du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue, côte des Cannibales, etc.

La *Licorne* *, de 120 tonneaux, capitaine Laurent Anquetil, capitaine en la marine. Equipage de 75 hommes.

Marchandises et avances, 1.500 écus. Pot-de-vin, 600 écus.

Pour les îles du Cap-Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer et le Pérou.

Etienne Debris, sieur de Limpiville, bourgeois et victuailleur.

La *Catherine* *, de 40 tonneaux, capitaine Nicolas Moullin. Equipage de 15 hommes.

Marchandises et avances, 477 écus.

---

(1) Voir au sujet de ce navire, chapitre III.

(2) De Honfleur, le navire de Guillaume Champaigne, pour le Pérou. De Touques, le navire de Jean du Verger, pour les îles du Pérou. De Fécamp, la *Diane*, de 100 tonneaux, capitaine Nicolas Roussel, pour Sierra-Leone et le Pérou.

Pour la côte du Brésil, tant à l'aval qu'à l'amont, rivière de Saint-Domingue, etc.

L'*Heureuse* *, de 80 tonneaux, capitaine Bertrand Campion, Vincent Poullain, lieutenant. Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avances, 450 écus.

Pour la côte de Sierra-Leone, îles et Indes du Pérou, etc.

La *Petite-Mignonne* *, de 50 tonneaux, capitaine Jean Guérard. Equipage de 40 hommes.

Marchandises et avances, 601 écus.

Pour la côte de Sierra-Leone, îles du Pérou, etc.

L'*Esprit-Volant* *, de 50 ½ tonneaux, capitaine Nicolas Hébert. Equipage de 35 hommes.

Marchandises et avances, 450 écus.

Pour Sierra-Leone et le Pérou.

Le *Florissant* *, de 60 tonneaux, capitaine Pierre Legay. Equipage de 45 hommes.

Marchandises et avances, 700 écus.

Pour la côte de Sierra-Leone, îles, Indes et terre ferme du Pérou, etc.

Le *Tiercelet*, de 35 tonneaux, capitaine Pompeo de Clintyr, de la Marche d'Ancône, en Italie, Jean Le Thibonyer, de Honfleur, lieutenant.

Pour le cap Vert et le Pérou.

Sarlabos, bourgeois.

La *Pèlerine*, de 60 tonneaux, capitaine Robert Eudes, sieur de Colleney, de Saint-Martin-aux-Certains, vicomté d'Auge.

En partance du Havre en avril pour la côte de Sierra-Leone et le Pérou. Retour à Honfleur.

La *Bonne-Aventure* *, de 90 tonneaux, capitaine Guillaume Méryeult, de Harfleur, et sa barque l'*Espérance*, maître Robert Boulling. Equipage de 60 hommes.

Marchandises et avances, 500 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, îles du Pérou, etc.

Le *Charles* *, de 250 tonneaux, capitaine Girard Le Testu. Equipage de 95 hommes.

Marchandises et avances, 2.900 écus (1).

---

(1) Le *Charles*, cap. Le Testu, le *Charles*, cap. Mathenas et sa patache, l'*Once* et la *Fleur-de-Lis*, le *Caïman*, le *Passavant*, la *Marguerite* et l'*Espérance*, la *Joyeuse-Marguerite*, armés pour le cap Vert, Sierra-Leone, les îles et Indes du Pérou, devaient toucher aux Açores, à l'île Terceire, pour y débarquer des renforts pris au Havre. Voir plus haut, chapitre III.

Le *Charles* *, de 200 tonneaux, capitaine Jacques Mathenas, et une patache de 30 tonneaux. Equipage de 90 hommes.

Marchandises et avances, 2.900 écus.

L'*Once* *, de 80 tonneaux, capitaine Bertrand de Brothonne, et sa patache, la *Fleur-de-Lis*, de 35 tonneaux, maître Christophe Destrées dit Lespine. Equipage de 55 hommes.

Marchandises et avances, 1.000 écus.

L'*Etoile* *, de 50 tonneaux, capitaine Etienne Geffroy le jeune. Equipage de 30 hommes.

Marchandises et avances, 166 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles et terre ferme du Pérou.

La *Fortune*, de 30 tonneaux, capitaine Georges Davy, sieur du Mons, de Bonneville-sur-Touques. Prête à partir du Havre le 11 mai pour le cap Vert et le Pérou. Retour à Touques, Honfleur ou autre port de Normandie.

Le *Caïman* *, de 120 tonneaux, capitaine Nicolas Le Roy. Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avances, 416 écus.

Le *Passavant* *, de 100 tonneaux, capitaine François Le Héricy, écuyer, sieur des Perruques. Equipage de 55 hommes.

Marchandises et avances, 1.516 écus.

Guillaume Le Héricy, écuyer, sieur de Pontpierre, capitaine entretenu en la marine, bourgeois et victuailleur.

La *Marguerite* *, de 150 tonneaux, capitaine Rémond de Caussade, écuyer, Olivier Basilicat, lieutenant, François d'Averado, sieur de La Hitte, capitaine enseigne, et la patache l'*Espérance*, de 35 tonneaux. Equipage de 90 hommes.

Marchandises et avances, 1.000 écus.

Sarlabos, bourgeois et victuailleur.

La *Joyeuse-Marguerite*, de 350 tonneaux, capitaine Christophe Desilles, écuyer, sieur de Réville et de La Haye. Equipage de 150 hommes.

La *Catherine* *, de 60 tonneaux, capitaine Jean Boucher. Equipage de 40 hommes.

Marchandises et avances, 1.036 écus.

Pour les îles du Cap-Vert, côte de Sierra-Leone et le Pérou.

Le *François* *, de 120 tonneaux, capitaine François Decqueville. Equipage de 75 hommes.

Marchandises et avances, 1.712 écus.

Pour les îles du Cap-Vert, côte de Sierra-Leone, îles du Pérou, etc.

Le *Nicolas* *, de 70 tonneaux, maître Pierre Gruyer. Equipage de 18 hommes.

Marchandises, 1.691 livres.

Pour la côte du Brésil, rivière de Saint-Domingue.

L'*Emouquet* *, de 40 tonneaux, capitaine Louis Lunel. Equipage de 13 hommes.

Marchandises et avances, 406 écus.

Par la côte du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue, etc.

La *Françoise* *, de 40 tonneaux, capitaine Jérémie Rémont. Equipage de 30 hommes.

Marchandises et avances, 600 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone et les îles du Pérou.

Le *Cerf-Volant* *, de 50 tonneaux, capitaine Guillaume Maze. Equipage de 18 hommes.

Marchandises et avances, 424 écus.

Pour le Brésil.

Le *Saint-Étienne* *, de 60 tonneaux, capitaine Jacques Retout. Equipage de 55 hommes.

Marchandises et avances, 781 écus.

Pour les côtes et les îles du Cap-Vert, Indes et terre ferme du Pérou.

Le *Charles* *, de 100 tonneaux, capitaine Richard Dozebosc. Equipage de 60 hommes.

Marchandises et avances, 534 écus.

Pour les îles du Cap-Vert, Indes et terre ferme du Pérou, etc.

Le *Lévrier* *, barque de 20 tonneaux, maître Josias Le Hericher. Equipage de 15 hommes.

Marchandises et avances, 220 écus.

Pour la côte de Sierra-Leone, Cannibales, Brésil, île de la Trinité, etc.

1584 (1)

Le *Tiercelet*, de 35 tonneaux, capitaine Nicolas Missent, de Honfleur, Simon Bourart, lieutenant. Equipage de 30 hommes.

Marchandises et avaries, 650 écus. Pot-de-vin, 200 écus.

Pour la rivière du Sénégal, îles du Cap-Vert, Pérou, etc.

Bourgeois, Sarlabos; victuailleurs, le capitaine, le lieutenant, le pilote et le contremaître.

---

(1) De Honfleur, l'*Espoir*, maître Guillaume Le Gras, sieur du Reez, pour Sierra-Leone et les îles du Pérou.

L'*Eronde* *, barque de 35 tonneaux, capitaine Étienne Jouyn. Equipage de 28 hommes.

Marchandises et avaries, 151 écus. Pot-de-vin, 250 écus.

Pour le cap Vert, Sierrra-Leone, îles et Indes du Pérou, etc.

L'*Heureuse* *, de 80 tonneaux, capitaine Bertrand Campion, Olivier de Basilicat, lieutenant, et sa barque, maître Étienne Esnault dit Coustille, Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avaries, 430 écus. Pot-de-vin, 550 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles et Indes du Pérou, etc.

Le *Dragon* *, de 60 tonneaux, capitaine Jean Bourdon. Equipage de 45 hommes.

Marchandises et avaries, 900 écus. Pot-de-vin, 400 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles et Indes du Pérou, etc.

Le *Redouté* *, de 45 tonneaux, maître Jean Dingouville. Equipage de 16 hommes.

Marchandises et avaries, 575 écus. Pot-de-vin, 153 écus un tiers.

Pour la côte du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue et autres lieux de ladite côte.

La *Catherine* *, de 40 tonneaux, maître Nicolas Moullin. Equipage de 16 hommes.

Marchandises et avaries, 612 écus. Pot-de-vin, 150 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont, rivière de Saint-Domingue et autres endroits de ladite côte.

La *Joyeuse*, de 40 tonneaux, en partance pour le Pérou au 23 juin.

La *Licorne*, de 120 tonneaux, capitaine Laurent Anquetil. Prête à faire voile pour le Pérou le 25 juin.

La *Marie* *, de 120 tonneaux, capitaine Adrien Letellier, capitaine pour le Roi en la marine, et sa barque, de 25 tonneaux. Equipage de 80 hommes.

Marchandises et avaries, 1.399 écus. Pot-de-vin, 600 écus.

Pour les îles du Cap-Vert, Sierra-Léone, îles et terre ferme du Pérou, etc.

Jean de Cauquigny, sieur de Tuville, bourgeois et victuailleur.

La *Pèlerine* *, de 60 tonneaux, capitaine Robert Eudes, écuyer, sieur de Colleney, et sa barque, maître Durand Hamel. Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avaries, 464 écus. Pot-de-vin, 550 écus.

Pour les îles du Cap-Vert, Sierra-Leone, îles et terre ferme du Pérou, etc.

La *Françoise* *, de 50 tonneaux, capitaine Jérémie Rémont. Equipage de 30 hommes.

Marchandises et avaries, 615 écus. Pot-de-vin, 275 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles et terre ferme du Pérou, etc.

L'*Espérance* *, de 55 tonneaux, capitaine Guillaume Malherbe. Equipage de 40 hommes.

Marchandises et avaries, 271 écus. Pot-de-vin, 333 écus un tiers.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles et terre ferme du Pérou, etc.

La *Catherine* *, de 60 tonneaux, capitaine Jean Boucher. Equipage de 40 hommes.

Marchandises et avaries, 1.000 écus. Pot-de-vin, 333 écus un tiers.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles et Indes du Pérou, etc.

Etienne Debris, sieur de Limpiville, de Harfleur, et autres, intéressés.

L'*Espérance* *, de 60 tonneaux, maître Nicolas Maillard. Equipages de 22 hommes.

Marchandises et avaries, 900 écus. Pot-de-vin, 216 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont, côte des Cannibales et Amazones, et autres lieux de la côte du Brésil.

Le *Charles* *, de 120 tonneaux, capitaine Richard Dozebosc. Equipage de 65 hommes.

Marchandises et avaries, 984 écus. Pot-de-vin, 600 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles de Saint-Omer, Brésil, îles et terre ferme du Pérou, etc.

La *Florissante* *, de 50 tonneaux, capitaine Richard Lye le jeune. Equipage de 34 hommes.

Marchandises et avaries, 326 écus. Pot-de-vin, 366 écus un tiers.

Pour les îles du Cap-Vert, Saint-Omer, le Brésil et la côte du Pérou.

Pierre Le Normant, sieur de Saint-Supplix et de Doudeville, l'un des intéressés.

Le *Saint-Etienne* *, de 70 tonneaux, capitaine Jean Retout. Equipage de 42 hommes.

Marchandises et avaries, 850 écus. Pot-de-vin, 533 écus un tiers.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles, Indes et terre ferme du Pérou.

Sarlabos, bourgeois au total et victuailleur pour la moitié.

1585 (1)

La *Joyeuse* *, barque de 40 tonneaux, capitaine Josias Le Héricher. Equipage de 25 hommes.

Marchandises et avances, 194 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles de Saint-Omer, Brésil et Pérou.

L'*Etoile d'Or* *, de 50 tonneaux, capitaine Etienne Geffroy le jeune. Equipage de 25 hommes.

Marchandises et avances, 445 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, Brésil, Pérou, etc.

La *Normande* *, de 120 tonneaux, capitaine Guillaume Le Héricy, écuyer, sieur de Pontpierre, capitaine entretenu pour le Roi en la marine du Ponant, de Fierville-en-Bessin, Raoul Eudeline, écuyer, sieur de La Sablonnyère, capitaine entretenu en la marine, Jacques Desvaulx, pilote entretenu pour le Roi en la marine, principal pilote. Equipage de 85 hommes.

Victuailles et avances, 755 écus un tiers. Pot-de-vin, 1.200 écus.

Pour aller en droite route jusqu'à la côte du Brésil, côte des Cannibales, et suivant icelle côte jusqu'au Pérou et îles d'icelui, côte de la Floride, Terre-Neuve et autres lieux et endroits suivant congé de l'amiral du 29 septembre 1584. Retour au Havre ou à Honfleur.

Le capitaine est bourgeois et victuailleur.

L'*Heureuse* *, de 80 tonneaux, capitaine Olivier de Basilicat. Equipage de 60 hommes

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles de Saint-Omer, Brésil et îles du Pérou.

L'*Alouette*, barque, capitaine Bertrand Campion, pour le Pérou.

Campion reçoit le 8 juin de Hugues Athenous, écuyer, sieur de Goujon, lieutenant du gouverneur, 50 écus à l'aventure.

Le *Nicolas* *, de 45 tonneaux, capitaine Nicolas Missent. Equipage de 28 hommes.

Marchandises et avances, 247 écus.

Pour le cap Vert, île de Saint-Omer, le Brésil, Pérou, etc.

La *Joyeuse-Marguerite* *, de 300 tonneaux, capitaine Guillaume

---

(1) De Honfleur, le *Bon-Espoir*, de 150 tonneaux, capitaine Pierre Vion, pour le Pérou.

Berry, sieur de Hayneville, capitaine entretenu pour le Roi en la marine, Louis de La Masure, écuyer, sieur de La Muette, lieutenant, Pierre Regnard, écuyer, sieur des Isles, Jean de Marguerie, écuyer, sieur du Grosteil, etc., et sa barque. Equipage de 142 hommes.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, le Pérou, etc.

Christophe Desilles, sieur de La Haye et de Réville, capitaine entretenu pour le Roi, bourgeois ; le capitaine, Jean de Cauquigny, sieur de Tuville, etc, intéressés (1).

Le *Lion* *, de 200 tonneaux, capitaine Laurent Anquetil. Equipage de 120 hommes.

Marchandises et avances, 1.544 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, îles et Indes du Pérou.

L'*Houtrest* (?), barque, capitaine Gilles Boucher, en partance pour le Pérou au 16 août.

La *Joyeuse* *, barque de 45 tonneaux, maître Thomas Lecompte, Equipage de 27 hommes.

Marchandises et avances, 240 écus.

Pour le cap Vert, la côte de Sierra-Leone, île de Saint-Omer, Brésil, îles et Indes du Pérou (2).

Le *Charles* *, de 250 tonneaux, capitaine Alain de Flamare. Equipage de 120 hommes.

Marchandises et avances, 1.163 écus.

Pour les îles du Cap-Vert, côte de Sierra-Leone, îles de Saint-Omer, le Brésil, îles et terre ferme du Pérou.

Le *Cerf-Volant* *, de 100 tonneaux, capitaine Nicolas Moulin, et sa barque, maître Jacques Daubeuf. Equipage de 48 hommes.

Marchandises et avances, 551 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, îles de Saint-Omer, le Brésil, îles et terre ferme du Pérou, etc.

La *Catherine*, capitaine Jean Boucher, prête à partir pour le Pérou au 14 septembre.

La *Françoise* *, de 40 tonneaux, capitaine Jérémie Rémont. Equipage de 34 hommes.

Marchandises et avances, 573 écus.

---

(1) La *Joyeuse-Marguerite* venait de faire un voyage en mer avec, comme principal intéressé, l'amiral de Joyeuse (acte du 17 mai 1584, le navire étant alors à la Hogue).

(2) Elle était de retour au 27 juin du voyage prévu dans la charte-partie du 10 janvier. Celle-ci est du 4 septembre et le congé de l'amiral du 15 juillet.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles de Saint-Omer, Brésil, îles, Indes et terre ferme du Pérou.

Le *Tigre* *, de 200 tonneaux, capitaine Guillaume Malherbe, et sa barque, maître Jean De La Fontaine. Equipage de 100 hommes.

Marchandises et avances, 3.778 livres. Pot-de-vin, 1.000 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles de Saint-Omer, Brésil, îles et Indes du Pérou, etc.

L'*Espérance* *, de 60 tonneaux, capitaine Jacques Mathenas. Equipage de 45 hommes.

Marchandises et avances, 305 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles de Saint-Omer, Brésil, îles et Indes du Pérou.

L'*Espérance* *, de 60 tonneaux, maître Michel Désert. Equipage de 23 hommes.

Marchandises et avances, 600 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont, côte des Cannibales, etc.

La *Salamandre* *, de 200 tonneaux, capitaine Jean Croix. Equipage de 110 hommes.

Marchandises et avances, 1.863 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles de Saint-Omer, Brésil et Indes du Pérou.

L'*André* *, de 80 tonneaux, capitaine Nicolas Amauris dit Beaufils. Equipage de 30 hommes.

Marchandises et avances, 443 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont ou à l'aval et côte des Cannibales.

1586 (1)

La *Bonne-Aventure* *, de 60 tonneaux, capitaine Jean Lyon. Equipage de 28 hommes.

Marchandises et avances, 940 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont et à l'aval, côte des Cannibales, Amazones, îles et terre ferme du Pérou, etc.

Le *Charles* *, de 120 tonneaux, capitaine Robert Collette. Equipage de 70 hommes.

Marchandises et avances, 1.178 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles de Saint-Omer et le Pérou.

---

(1) De Honfleur, la *Madeleine*, capitaine Guillaume Advisse, pour Sierra-Leone et le Pérou. De Harfleur, la *Fleur-de-Lis*, capitaine Thomas Aubery. et l'*Espérance*, capitaine Jean Le Gendre, toutes deux pour le Brésil.

La *Fleur-de-Lis* *, de 120 tonneaux, capitaine Jean Bourdon. Equipage de 60 hommes.

Marchandises et avances, 886 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles de Saint-Omer et le Pérou.

Le *Croissant* *, de 100 tonneaux, capitaine Jean Rodrigues. Equipage de 35 hommes.

Marchandises et avances, 1.543 écus.

Pour le cap Vert, Guinée, Sierra-Leone, îles de Saint-Omer, Brésil à l'amont et à l'aval, et Indes du Pérou.

La *Perle**, de 100 tonneaux, capitaine Adrien Letellier, capitaine entretenu, de Harfleur. Equipage de 70 hommes.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles de Saint-Omer, Brésil, Pérou, etc.

Etienne Debris, sieur de Limpiville, l'un des intéressés. Le 2 mars Pierre Boudon, écuyer, l'un des gentilshommes de la suite du gouverneur Villars, prête 100 écus au capitaine.

La *Courageuse* *, de 60 tonneaux, capitaine Vincent Poullain. Equipage de 45 hommes.

Marchandises et avances, 250 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, îles de Saint-Omer, Brésil, îles et Indes du Pérou.

Pierre Chauvin, capitaine entretenu pour le Roi, de Honfleur, Hugues de Goujon, lieutenant du gouverneur, Pierre Besson dit Boudon, l'un des gentilshommes de la suite de Villars, Raoul Edeline, sieur de Sablonnyère, enseigne de la compagnie de Villars, Jacques Delanoë Saint-Martin, écuyer, sieur d'Epréménil, intéressés.

La *Françoise* *, de 160 tonneaux, capitaine Jean Retout. Equipage de 80 hommes.

Marchandises et avances, 1.779 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles de Saint-Omer, le Pérou, etc.

L'*Heureuse* *, de 80 tonneaux, capitaine Pierre Graffart, de Rouen. Equipage de 48 hommes.

Marchandises et avances, 477 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, Saint-Omer, îles et Indes du Pérou.

La *Catherine* *, de 60 tonneaux, capitaine François Lemonnier le jeune. Equipage de 40 hommes.

Marchandises et avances, 1.000 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, îles et Indes du Pérou.

Etienne Debris, sieur de Limpiville, l'un des intéressés.

L'*Angélique* *, de 50 tonneaux, capitaine Louis Thuillier. Equipage de 30 hommes.

Marchandises et avances, 200 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles de Saint-Omer, Brésil, îles et Indes du Pérou.

Jean de Cauquigny, sieur de Tuville, l'un des intéressés.

La *Françoise* *, de 45 tonneaux, capitaine Jérémie Rémont. Equipage de 20 hommes.

Marchandises et avances, 577 écus. Pot-de-vin, 300 écus.

Pour les côtes du Brésil et du Pérou.

1587

Le *Nicolas* *, de 40 tonneaux, capitaine Laurent Legallois, de Harfleur. Equipage de 17 hommes.

Marchandises et avaries, 412 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont et à l'aval et autres lieux (1).

La *Pucelle* *, de 110 tonneaux, capitaine Nicolas Petit. Equipage de 40 hommes.

Marchandises et avaries, 568 écus. Pot-de-vin, 433 écus un tiers.

Pour la côte du Brésil à l'amont et à l'aval.

Pierre Le Normant, sieur de Saint-Supplix et de Doudeville, capitaine de la côte et Chef de Caux, l'un des intéressés.

Le *Lion* *, de 150 tonneaux, capitaine posé Richard Lye. Equipage de 65 hommes.

Marchandises et avaries, 743 écus. Pot-de-vin, 633 écus un tiers.

Pour le Brésil à l'amont et à l'aval, le Pérou, etc.

Jean de Cauquigny, sieur de Tuville, l'un des intéressés.

La *Charlotte* *, barque de 35 tonneaux, capitaine Guillaume Gallopin. Equipage de 20 hommes.

Marchandises et avaries, 666 écus deux tiers. Pot-de-vin, 200 écus.

Pour la Guinée, côte des Bonnes-Gens, îles de Saint-Omer et le Pérou.

L'*Espérance* *, de 120 tonneaux, capitaine Nicolas Le Maryé. Equipage de 35 hommes.

Marchandises et avaries, 968 écus. Pot-de-vin, 400 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont et à l'aval.

---

(1) Etait de retour à Harfleur au 12 mars 1588.

L'*André* *, de 80 tonneaux, capitaine posé Jean Morel. Equipage de 32 hommes.

Marchandises et avaries, 403 écus.

Pour le Brésil à l'aval et à l'amont (1).

La barque du capitaine Thomas de Cauquigny, de retour au 30 avril d'un voyage au Pérou.

1588

La *Françoise* *, de 50 tonneaux, capitaine Alexandre Médrinal ; Pierre Breton, enseigne. Equipage de 30 hommes.

Marchandises et avaries, 463 écus. Pot de-vin, 300 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, côte des Bonnes-Gens et le Pérou (et la côte de Mine, d'après un prêt du 22 décembre 1587).

L'*Angélique* *, de 50 tonneaux, capitaine Louis Thuillier. Equipage de 32 hommes,

Marchandises et avaries, 303 écus. Pot-de-vin, 300 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, Saint-Omer, îles et Indes du Pérou.

Jean de Cauquigny, sieur de Tuville, l'un des intéressés.

La *Sirène* *, de 50 tonneaux, capitaine Guillaume Gamare. Equipage de 32 hommes.

Marchandises et avaries, 255 écus. Pot-de-vin, 300 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, îles et Indes du Pérou.

Le *Petit-Jean* *, de 100 tonneaux, capitaine Bertrand Campion, Louis Cavyer, lieutenant. Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avaries, 600 écus. Pot-de-vin, le dixième des retours.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, îles de Saint-Omer, Brésil et Pérou.

L'*Heureuse*, de 80 tonneaux, capitaine Etienne Geffroy le jeune. Prête à partir pour Sierra-Leone, le Pérou, etc., au 12 septembre.

La *Bonne-Aventure* *, de 60 tonneaux, capitaine Jacques Luce d'Octeville. Equipage de 37 hommes.

Marchandises et avaries, 1.070 écus. Pot-de-vin, 400 écus.

Pour le cap Vert, Guinée, côte des Bonnes-Gens, etc. (Pour la Guinée et le Pérou suivant un prêt du 28 septembre).

La barque du capitaine Michel Fannin, en rade pour le Pérou au 24 décembre.

---

(1) La dernière charte-partie de cette année est du 14 mars.

1589 (1)

L'*Aventureuse*, barque de 30 tonneaux, capitaine Pierre Fournyer (2).

Pour le cap Vert, le Pérou, etc.

Le *Souvenir* *, de 40 tonneaux, maître Simon Toutain. Equipage de 18 hommes.

Marchandises et avaries, 486 écus. Pot-de-vin, 150 écus.

Pour le Brésil à l'amont et à l'aval.

La *Perle*, de 150 tonneaux, capitaine Adrien Letellier, de Harfleur.

Pour le Pérou et autres endroits. Retour au Havre.

La *Mignonne* *, de 60 tonneaux, capitaine Jérémie Rémont. Equipage de 40 hommes.

Marchandises et avaries, 373 écus. Pot-de-vin, 550 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, Saint-Omer, îles du Pérou, etc.

La *Françoise* *, barque de 35 tonneaux, capitaine Alexandre Médrinal. Equipage de 30 hommes.

Marchandises et avaries, 415 écus. Pot-de-vin, 350 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Guinée, îles et Indes du Pérou.

Le *Petit-Jean*, de 80 tonneaux, capitaine Jean Champaigne, de Honfleur.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, îles de Saint-Omer, Brésil, Pérou, etc.

1590 (3)

La *Louise* *, de 100 tonneaux, capitaine François Decqueville. Equipage de 55 hommes.

Marchandises et avaries, 516 écus. Pot-de-vin, 600 écus.

Pour les îles du Pérou et autres lieux.

Le *Saint-Jean*, maître Pierre Martines, de Lisbonne. Arrivé du Brésil au 12 mars.

La *Sirène* *, de 80 tonneaux, capitaine Jacques Parey. Equipage de 36 hommes.

Marchandises et avaries, 360 écus. Pot-de-vin, 400 écus.

Pour le cap Vert, îles du Pérou, etc.

---

(1) De Honfleur, la *Madeleine*, de 80 tonneaux, capitaine Guillaume Advisse, pour le Pérou.

(2) Cette barque est aussi désignée sous le nom de *Charlotte*.

(3) De Honfleur, le *Courtenay*, capitaine Guillaume Le Long, et la *Suzanne*, de 50 tonneaux, capitaine Jean de Machefer, pour le Pérou.

La *Récompense* *, de 50 tonneaux, maître Louis Le Thuillyer Equipage de 32 hommes.

Marchandises et avaries, 300 écus. Pot-de-vin, 350 écus.

Pour le cap Vert, îles du Pérou, etc.

La *Catherine*, capitaine Jean Descures. De retour du Pérou en août.

La *Salamandre* *, de 50 tonneaux, capitaine Louis Thuillier. Equipage de 30 hommes.

Marchandises et avaries, 574 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Guinée, îles de Saint-Omer et du Pérou.

Hugues de Goujon, l'un des intéressés.

L'*Espérance* *, de 60 tonneaux, capitaine François de Hautefort (1). Equipage de 30 hommes.

Marchandises et avaries, 621 écus. Pot-de-vin, 300 écus.

Pour le cap Vert, îles de Saint-Omer, côtes du Brésil et Cannibales, etc.

Hugues de Goujon, l'un des intéressés. André de Villars prête le 12 décembre au capitaine 64 écus 40 sols à 40 pour cent.

La *Perle* *, de 50 tonneaux, maître Christophe Destraictz dit Lespine. Equipage de 30 hommes.

Marchandises et avaries, 232 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, Saint-Omer, îles et Indes du Pérou, etc.

La *Catherine* *, de 50 tonneaux, capitaine Jean Descures. Equipage de 40 hommes.

Marchandises et avaries, 227 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, îles et Indes du Pérou, etc.

La *Françoise*, de 50 tonneaux, capitaine Jacques Lefebvre, de retour du Pérou au 15 décembre.

1591

Le *Lion* *, de 90 tonneaux, capitaine Jacques Lefebvre. Equipage de 60 hommes.

---

(1) Signe Dautefort. Il était fils de François de Hautefort, commissaire des galères à Marseille. Fit la course pendant la Ligue. En 1609 était lieutenant de Beaulieu-Persac, qui brûla l'escadre tunisienne à la Goulette. Ce dernier ne paraît pas avoir eu beaucoup à se louer de son lieutenant, qu'il dépeint à plusieurs reprises comme doué d'une bravoure contestable.

Marchandises et avaries, 693 écus. Pot-de-vin, 600 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, le Brésil, îles et terre du Pérou, etc.

Hugues de Goujon, l'un des intéressés.

L'*Espérance* *, de 40 tonneaux, capitaine Jean Dingouville dit Missieu. Equipage de 30 hommes.

Marchandises et avaries, 585 livres (ou écus). Pot-de-vin, 400 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, Saint-Omer, îles et terre ferme du Pérou.

Jacques de Bourdonnet, sieur de Champigny, lieutenant d'une compagnie de gens de guerre à pied, bourgeois du navire; les sieurs de Boniface et de Marceilles, capitaines de deux compagnies de gens de guerre à pied, Guillaume Le Voicturier dit Sergent des Vergers, sergent de la compagnie du gouverneur, etc., victuailleurs.

La *Mignonne* *, de 80 tonneaux, capitaine Jérémie Remont. Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avaries, 336 écus. Pot-de-vin, 600 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, îles et terre ferme du Pérou.

Le *Porte-Enseigne* *, de 60 tonneaux, capitaine Jean Planchon dit Dupont. Equipage de 35 hommes.

Marchandises et avaries, 1.956 livres.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Guinée, Brésil, Pérou, etc.

La *Petite-Salamandre* *, de 50 tonneaux, capitaine Louis-Thuillyer. Equipage de 30 hommes.

Marchandises et avaries, 200 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, côtes et îles du Pérou, etc.

1592

La *Bonne-Aventure* *, barque de 25 tonneaux, maître Clément Ledun. Equipage de 17 hommes.

Marchandises et avaries, 250 écus. Pot-de-vin, 176 écus deux tiers.

Pour aller à Billebault (Bilbao), porter les marchandises chargées au Havre et des deniers provenant du fret acheter du fer pour, avec d'autres marchandises prises au Havre, faire voile pour la

Guinée, côte de Benin, cap de Louppe, Saint-Omer, Brésil, etc.

Le *Gaillard* *, de 50 tonneaux, capitaine Jacques Parey, d'Ingouville. Equipage de 26 hommes.

Marchandises et avaries, 1.576 livres. Pot-de-vin, 400 écus.

Pour le cap Vert, cap de Louppe, côte de Guinée, Saint-Omer, Brésil et le Pérou. Retour au Havre ou à Honfleur.

Le commandeur de Crillon, Pierre Guyotte, sieur de Beauregard, capitaine en la marine, de Honfleur, et le capitaine, intéressés.

La *Perle* *, de 40 tonneaux, capitaine Nicolas Gardelasne, de Honfleur. Equipage de 30 hommes.

Marchandises et avaries, 444 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, cap de Louppe, Saint-Omer, Brésil et Pérou.

L'*Espérance* *, de 35 tonneaux, capitaine Jean Dingouville dit Missieu. Equipage de 20 hommes.

Marchandises et avaries, 173 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, Brésil et Pérou.

Jacques de Bourdonnet, sieur de Champigny, Jacques de Marceilles, Guillaume Le Voicturier, sieur des Vergeez, et Louis de La Chande, capitaine en la marine, intéressés.

1593

La *Princesse* *, de 45 tonneaux, capitaine Louis Thuillier. Equipage de 30 hommes.

Marchandises et avaries, 1.117 livres.

Pour les îles du Cap-Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, îles et Indes du Pérou.

L'*Espérance* *, de 60 tonneaux, capitaine François Decqueville. Equipage de 35 hommes.

Marchandises et avaries, 770 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer et le Pérou.

Le *Saint-Jean* *, de 40 tonneaux, capitaine Jean Dingouville dit Missieu. Equipage de 26 hommes.

Marchandises et avaries, 185 écus.

Pour la côte de Sierra-Leone, îles du Cap-Vert et du Pérou, etc.

Jean Portail dit le Capitaine provençal (1), François de Hautefort, etc. intéressés.

Le *Saint-André* *, de 200 tonneaux, capitaine Olivier de Basilicat, Jean Porcher le jeune, lieutenant, et sa barque, de 35 tonneaux. Equipage de 140 hommes.

Marchandises et avaries, 3.000 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, le Brésil, Indes, îles et terre ferme du Pérou, etc.

Jacques de Marceilles, Pierre David, écuyer, sieur de Biereville, etc., intéressés.

Le *Saint-Georges* *, de 50 tonneaux, capitaine Guillaume Mennessier. Equipage de 40 hommes.

Marchandises et avaries, 925 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, Brésil, Pérou, etc.

La *Françoise* *, de 50 tonneaux, capitaine Jean Boucher. Equipage de 40 hommes.

Marchandises et avaries, 925 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, Brésil et Pérou.

François de Hautefort, l'un des intéressés.

L'*Espérance* *, de 35 tonneaux, capitaine Cardin Duval. Equipage de 24 hommes.

Marchandises et avaries, 582 écus. Pot-de-vin, 300 écus.

Pour la côte du Brésil à l'amont, côte des Cannibales, rivière de Maragnon, etc.

1595 (2)

Le navire de Raoulin Carpentier, de Dieppe, prêt à partir pour le Brésil au 20 janvier, et retour au Havre.

La *Bonne-Attente* *, de 160 tonneaux, capitaine Alonce Le Buroys, capitaine en la marine, Louis Anfrey, lieutenant, Grégoire Berry, enseigne. Equipage de 100 hommes.

Marchandises et avaries, 4.688 livres. Pot-de-vin, 1.500 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, Saint-Omer, îles et terre ferme du Pérou, Brésil, etc.

---

(1) Signe Jean Porteli ou Portali ; natif de Marseille, capitaine à la suite de Villars.

(2) De Honfleur, le *Courtenay*, de 60 tonneaux, capitaine Guillaume Le Long, et sa patache, pour les îles du Pérou et en guerre.

Le *Monstre-Marin* *, de 100 tonneaux, capitaine Jean Croix. Equipage de 55 hommes.

Marchandises et avaries, 5.454 livres.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, Brésil et Indes du Pérou pour trafiquer et faire la guerre.

Jean de Cauquigny, sieur de Tuville, gouverneur de Fécamp, l'un des intéressés.

La *Licorne* *, de 50 tonneaux, capitaine Jacques Postel. Equipage de 20 hommes.

Marchandises et avaries, 1.473 livres.

Pour aller au cap Saint-Augustin, au Brésil à l'amont et lieux adjacents, tenir la mer pendant trois mois pour faire la guerre et trafiquer.

La *Mignonne*, capitaine Jérémie Rémont, et sa barque la *Françoise*, de 45 tonneaux, capitaine Jacob Bouchart, ayant fait voyage au Pérou et en guerre cette année (1).

La barque de Charles Yébleron, ayant fait voyage au Brésil.

1596 (2).

Le *Saint-André* *, de 160 tonneaux, capitaine Olivier de Basil cat. Equipage de 90 hommes.

Marchandises et avaries, 2.100 écus.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, Brésil et Pérou, en traite et en guerre.

La *Françoise* *, de 120 tonneaux, capitaine Jean Pelley, Jean Fournier, lieutenant, et sa barque, maître Jacques Aubery. Equipage de 80 hommes.

Marchandises et avaries, 2.925 livres.

Pour Saint-Omer, îles et terre ferme du Pérou, le Brésil, et , trafiquer et faire la guerre.

1597 (3).

La *Bonne-Attente*, de 180 tonneaux, capitaine Alonce Le Buroys, et sa patache.

---

(1) Actes des 31 janvier, 6 février et 19 mars 1596.

(2) De Honfleur, la *Levrette*, de 50 tonneaux, capitaine Guillaume du Cazan, pour les îles du Pérou et faire la guerre; le *Bon-Espoir*, capitaine Jacques Faroult, pour le Pérou.

(3) De Honfleur, le *Courtenay*, capitaine Pierre Guyot, sieur de Bauregart pour le Pérou. De Dieppe le navire d'Emmanuel Ménart, pour le Brésil.

Prête à partir en février pour la côte de Sierra-Leone, le Pérou, etc., en traite et en guerre.

La *Françoise* *, de 45 tonneaux, capitaine Jacques Mathenas. Equipage de 37 hommes.

Marchandises et avaries, 700 écus.

Pour la côte d'Espagne, îles des Canaries, cap Vert, Pérou et autres lieux les plus propres à trafiquer avec les Indes sauvages et autres nations habitant lesd. terres et faire la guerre tant par terre que par mer contre les ennemis.

L'*Espérance* *, de 70 tonneaux, capitaine Louis Auger dit Dauzebosc. Equipage de 46 hommes.

Marchandises et avaries, 654 écus.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, Brésil et Indes du Pérou pour trafiquer et faire la guerre à outrance.

1598 (1).

La *Levrette* *, barque de 45 tonneaux, capitaine Yvon Guillou.

Marchandises et avaries, 717 écus. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour les côtes de Guinée, des Bonnes-Gens, cap de Conserve et autres lieux pour trafiquer et faire la guerre.

La *Petite-Licorne* *, barque de 35 tonneaux, capitaine Christophe Destrectz dit Lespine.

Marchandises et avaries, 1.580 livres.

Pour les côtes et îles du Cap-Vert, Sierra-Leone, des Bonnes-Gens et Indes du Pérou, trafiquer et faire la guerre.

Le *Monstre-Marin* *, de 100 tonneaux, capitaine Adrien Dingouville.

Marchandises, 706 écus.

Pour les côtes du Cap-Vert, Sierra-Leone, des Bonnes-Gens, Indes du Pérou afin de faire la guerre.

La *Marguerite* *, de 100 tonneaux, capitaine Jean Boucher, Robert Boucher fils, lieutenant.

Frais, avaries et haute somme, 6.000 livres.

---

(1) De Honfleur, la *Perle*, de 70 tonneaux, maître Nicolas Tuvache, pour les îles du Pérou et faire la guerre; le *Jean*, de 90 tonneaux, capitaine Aaron de Bourcé, pour les côtes du Pérou et faire la guerre; le *Saint-Jean*, capitaine Jean Routier, pour le Pérou. De Dieppe, la *Rose*, maître Pierre Alletz, retour du Brésil.

Pour les îles du Cap-Vert, Saint-Omer, côtes du Brésil, îles et terre ferme du Pérou, trafiquer et en guerre.

Jean de Merles, sergent-major au gouvernement, l'un des intéressés.

Le *Jonas* *, de 60 tonneaux, capitaine Jacques Postel, Jacques Boyvin, lieutenant. Equipage de 23 hommes.

Marchandises et avaries, 1.509 livres.

Pour la côte du Brésil à l'amont et à l'aval, au cap Frio, aux îles Perlées, et si le navire n'a pas sa charge, à la côte et escale de Maragnon.

Le *Saint-Georges-Catholique* *, de 60 tonneaux, capitaine Adam Hellart. Equipage de 40 hommes.

Marchandises et avaries, 3.504 livres. Pot-de-vin, 550 écus.

Pierre Chevallier, bourgeois, Antoine de Forssin, de Rouen, Guillaume Berry, sieur de Hayneville et Nicolas Toustain, sieur de Castillon, victuailleurs.

La *Croix-de-Pardieu* *, de 120 tonneaux, capitaine Nicolas Chevallier fils. Equipage de 60 hommes.

Marchandises et avaries, 7.008 livres.

Mêmes intéressés que ci-dessus (1).

Le *François* *, de 70 tonneaux, capitaine Vincent Poullain. Equipage de 45 hommes.

Marchandises et avaries, 930 écus.

Pour les îles et la terre ferme du Pérou et autres lieux.

Hugues de Goujon, lieutenant du gouverneur, Antoine de Forssin, Georges de Villars et sa femme, Ypolite d'Estrées, intéressés.

1600 (2)

Le *Monstre-Marin* *, de 100 tonneaux, capitaine Adrien Dingouville. Equipage de 65 hommes.

Marchandises et avaries, 1.683 écus. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour les îles du Cap-Vert, côte de Sierra-Leone, îles du Pérou, etc.

La *Croix-de-Pardieu* *, de 120 tonneaux, capitaine Nicolas Du-

---

(1) Pour la destination de ces navires, voir chapitre III.

(2) De Honfleur, en 1599, la *Françoise*, de 60 tonneaux, capitaine Auguste Le Héricy, sieur de La Morinière, pour le cap Vert, Sierra-Leone, îles et terre ferme du Pérou, etc. En 1600, le *Comte*, de 80 tonneaux, chef et conducteur Hamon de Mailloc, gouverneur de Conches, et les barques la *Fillette* et la *Madeleine*, pour le Pérou.

fou, écuyer, de Fécamp, Jean Duprey, lieutenant. Equipage de 60 hommes.

Marchandises et avaries, 3.000 livres. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour les îles du Cap-Vert, côte de Sierra-Leone, îles du Pérou, etc.

Le *Saint-Georges-le-Catholique* *, de 60 tonneaux, capitaine Isaïe Poictou, de Quillebeuf. Equipage de 40 hommes.

Marchandises et avaries, 666 écus deux tiers. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour les îles du Cap-Vert, côte de Sierra-Leone, îles du Pérou, etc.

La *Françoise* *, de 45 tonneaux, capitaine François Boutton dit Cavaillon. Equipage de 32 hommes.

Marchandises et avaries, 2.786 livres. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Brésil, Pérou, etc.

1601

Le *Saint-Georges-Catholique* *, de 60 tonneaux, capitaine Guillebert Girou, sieur de La Ferrière, Jean Desmares, lieutenant, Denis Luce, enseigne. Equipage de 40 hommes.

Marchandises et avaries, 2.712 livres. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Brésil, Pérou, etc.

La *Marguerite* *, de 140 tonneaux, capitaine Jean Porcher le jeune, Jean Duprey, lieutenant. Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avaries, 2.879 écus. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, côte de Mine, Brésil, Pérou, etc.

La *Françoise* *, de 50 tonneaux, capitaine Jacques Mathenas. Equipage de 30 hommes.

Marchandises et avaries, 727 écus. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, le Brésil, Pérou, etc.

La *Suzanne* *, de 120 tonneaux, capitaine Pierre de Sortenbosc, Louis Hautot, lieutenant.

Marchandises et avaries, 2.176 écus. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, le Brésil, Pérou, etc.

Le *César*, de 120 tonneaux, capitaine Olivier de Basilicat. Pour le Pérou et autres endroits.

1602 (1)

L'*Espérance*, de 80 tonneaux. En partance pour le Pérou au 23 février.

Hugues de Goujon, Isaac Bérard, écuyer, sieur de Rochefort, de Paris, intéressés.

Le *Saint-Georges*, de 100 tonneaux, capitaine Georges de Thoré. Pour le Pérou et autres endroits.

Georges de Villars prête 600 livres à 50 °/₀ le 23 novembre.

La *Salamandre*, capitaine Richard Lye. Etait de retour du Pérou au 28 juillet 1603.

Le *François*, de 120 tonneaux, capitaine François Boutton dit Cavaillon. Etait de retour au 11 août 1603.

1603 (2).

La *Fleur-de-Lis* *, de 60 tonneaux, capitaine Jacques Postel. Equipage de 35 hommes.

Marchandises et avaries, 4.316 livres. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, Brésil, Pérou, terre ferme, etc.

Le *Cerf-Volant* *, de 70 tonneaux, capitaine Guillaume Lenfant. Equipage de 20 hommes.

Marchandises et avaries, 1.350 livres. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour le Brésil à l'amont et Maragnon.

Le *Petit-Orguy* * (?), barque de 45 tonneaux, capitaine Jean Duval. Equipage de 20 hommes.

Marchandises et avaries, 1.371 livres. Pot-de-vin, 900 livres.

Pour les Cannibales et autres lieux de la côte du Brésil.

La *Marguerite* *, de 110 tonneaux, capitaine Jean Boucher,

---

(1) De Honfleur, la *Françoise*, de 100 tonneaux, capitaine Richard Moullin d'Angerville, pour le Pérou.

(2) De Honfleur, la *Marie*, capitaine Daniel Thoullain, de retour du Pérou au 30 décembre.

Robert Boucher, lieutenant, Nicolas Romesin, enseigne. Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avaries, 4.301 livres. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, Brésil, Pérou, terre ferme, etc.

L'*Espérance* *, de 80 tonneaux, capitaine Simon Le Vast dit Cœur-Loyal. Equipage de 40 hommes.

Marchandises et avaries, 3.737 livres. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, le Brésil, Pérou, terre ferme, etc.

Georges de Villars, bourgeois du navire.

La *Revenge* *, de 60 tonneaux, capitaine Baptiste Louvel. Equipage de 38 hommes.

Marchandises et avaries, 2.400 livres. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, le Brésil, îles et terre ferme du Pérou.

La *Gabrielle* *, de 100 tonneaux, capitaine Jean Duprey, François Deshaies, lieutenant. Equipage de 45 hommes.

Marchandises et avaries, 5.430 livres.

Pour les îles du Cap-Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, le Brésil, îles et terre ferme du Pérou, etc.

La *Suzanne* *, de 120 tonneaux, capitaine Girard Le Testu, et sa barque, maître Loysel. Equipage de 55 hommes.

Marchandises et avaries, 6.300 livres.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, Saint-Omer, le Brésil, îles et terre ferme du Pérou.

La *Françoise* *, de 90 tonneaux, capitaine Jean Desmares.

Pour les îles du Cap-Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, le Brésil, îles et terre ferme du Pérou.

La *Salamandre* *, de 100 tonneaux, capitaine Richard Lye.

Marchandises et avaries, 6.461 livres.

Pour les îles du Cap-Vert, Sierra-Leone, Saint-Omer, le Brésil, îles et terre ferme du Pérou.

Bon de Serres, agent des affaires de la Reine, bourgeois pour un quart.

Le *Saint-Marc* *, de 100 tonneaux, capitaine Hugues Athenous, écuyer, de Hautefort, lieutenant. Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avaries, 5.529 livres.

Pour les îles du Cap-Vert, côte de Sierra-Leone. Saint-Omer, le Brésil, îles et terre ferme du Pérou (1).

Le 27 décembre le capitaine reçoit de Hugues de Goujon, bourgeois du navire, son oncle, 1 236 livres à 50 % pour employer à l'avance de l'équipage. En décembre également il reçoit d'Antoine Du Pras, au nom de Bon de Serres, écuyer et maître d'hôtel du Roi, 300 livres au même taux (2).

1604 (3)

La *Marie* *, de 120 tonneaux, capitaine Isaïe Poytou, de Quillebeuf. Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avaries, 3.810 livres. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, Brésil, Pérou, etc.

Ypolitte d'Estrées, femme de Georges de Villars, bourgeoise pour moitié, Georges de Scudéry, et Antoine Bonnet, maître d'hôtel de Villars, chacun pour un quart. Bon de Serres, agent des affaires de la Reine, victuailleur pour un quart et demi.

Le *Saint-Georges* *, de 100 tonneaux, capitaine François Bouttou dit Cavaillon. Equipage de 50 hommes.

Marchandises et avaries, 4.218 livres. Pot-de vin, le onzième des retours.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, Brésil, Pérou, etc. Retour au Havre (4).

Catherine de Gonzague et de Clèves, duchesse de Longueville et d'Estoutteville, bourgeoise pour un quart, et Georges de Villars pour le reste. Bon de Serres, agent des affaires de la Reine, victuailleur pour la moitié.

La *Madeleine* *, de 90 tonneaux, capitaine Adam Hellart. Equipage de 45 hommes.

Marchandises et avaries, 6.375 livres. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, Brésil, terre ferme et îles du Pérou.

---

(1) D'après un prêt du 14 avril 1604 le *Saint-Marc* devait aussi faire escale à l'île de la Marguerite.

(2) Ces trois dernières chartes-parties sont considérablement endommagées par l'humidité.

(3) De Honfleur, le navire de François Berthelot dit Dupéral, pour le Brésil.

(4) Le navire effectua son retour à Calais.

La *Fleur-de-Lys** , de 60 tonneaux, capitaine Jacques Postel. Equipage de 45 hommes.

Marchandises et avaries, 2.245 livres. Pot-de-vin, le dixième du provenu ; le capitaine en aura le tiers à son profit, les deux autres, tiers restant à l'équipage.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, Brésil, îles et terre ferme du Pérou.

Le *Saint-Georges-Catholique* *, de 60 tonneaux, capitaine Jean Bence, de Fécamp. Equipage de 40 hommes.

Marchandises et avaries, 3.691 livres. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, le Brésil, côtes, îles et terre ferme du Pérou.

Guillaume Berry, sieur de Hayneville, Jacques de Marceilles et Antoine de Forssin, intéressés.

1605 (1)

La *Rose* *, de 40 tonneaux, maître Benjamin Lesueur. Equipage de 17 hommes.

Marchandises et avaries, 1.428 livres. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour les îles du Pérou et les côtes de la Floride.

Le navire du capitaine La Rambarde (sans doute Jean Porcher, dit la Rambarde), en partance pour le Pérou.

Le *Villars* *, et l'*Angélique* (2).

Le *Salamandre* *, de 100 tonneaux, capitaine Louis Dozebosc, et sa barque, maître Gion Delanney.

Marchandises et avaries, 4.500 livres. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, Brésil, terre ferme et Indes du Pérou, etc.

1606 (3)

La *Levrette**, de 50 tonneaux, capitaine Barthélemy De La Motte, Hubert Ollivier, lieutenant.

---

(1) De Honfleur, la *Françoise*, de 100 tonneaux, capitaine Auguste Le Héricy, sieur de La Morinière-Pontpierre, et le *Neptune*, capitaine Richard Moullin, sieur d'Angerville, pour le Pérou.

(2) Voir la charte-partie de ces deux navires chapitre IV.

(3) De Honfleur, la *Perle*, de 50 tonneaux, capitaine Jacques Le Lièvre, pour Sierra-Leone, îles du Pérou, etc. ; la *Levrette*, capitaine Le Liepvre, pour le Brésil.

Marchandises et avaries, 1.711 livres. Pot-de-vin, le onzième.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone, Brésil, Pérou, etc.

La *Gabrielle* *, de 100 tonneaux, capitaine François Deshaies, Guillaume Dutas, lieutenant. Equipage de 47 hommes.

Marchandises et avaries, 4.245 livres. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour les îles du Cap-Vert, Sierra-Leone, Brésil, Pérou, terres de l'Afrique et de l'Amérique.

Le *Cerf-Volant*, de 150 tonneaux, appartenant à René Pittreson, marchand de Nieuport, en Flandre, étant au Havre, retour du Brésil, au 30 mars. Il emprunte à cette date de Robert Désert le jeune, du Havre, 3.000 livres pour payer le loyer de l'équipage.

1607

La *Marie* *, de 100 tonneaux, capitaine Isaïe Poitou, de Quillebeuf, Hubert Ollivier, lieutenant. Equipage de 43 hommes.

Marchandises et avaries, 1.800 livres. Pot-de-vin, le dixième des retours.

Pour le cap Vert, côte de Sierra-Leone, Saint-Omer, Brésil, etc.

Le *Saint-Georges* *, de 50 tonneaux, capitaine Pierre Le Normand, sieur de La Bataille. Equipage de 30 hommes.

Marchandises et avaries, 1.200 livres. Pot-de-vin le dixième des retours.

Pour les îles du Cap-Vert, côte de Sierra-Leone, Saint Omer, Brésil, etc. (1).

1609 (2)

Le *François* *, de 100 tonneaux, capitaine Girard Le Testu, et la barque la *Françoise*, de 35 tonneaux, maître Thomas Clérice.

Marchandises et avaries, 6.153 livres. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour les îles du Cap-Vert, Sierra-Leone, Pérou, Brésil, etc.

1610 (3)

Le *Saint-Jacques* *, de 120 tonneaux, capitaine Pierre Lecompte. Equipage de 42 hommes.

---

(1) La *Marie* et le *Saint-Georges* devaient faire le voyage de compagnie.

(2) De Honfleur, en 1608, le *Neptune*, de 40 tonneaux, capitaine Richard Moullin, sieur d'Angerville, pour les côtes du Cap-Vert, le Pérou, etc. ; la *Mignonne*, de 80 tonneaux, capitaine Toussaint de Conen, écuyer, sieur de La Villedoré, ayant fait voyage au Pérou cette année.

(3) Le navire de don Rodrigue de Cordonnat, ayant fait voyage au Pérou.

Marchandises et avaries, 9.600 livres. Pot-de-vin, 1.000 livres. La part des tiercements va à l'aventure à 32 1/2 °/₀.

Pour aller aux îles de la Trinité, de la Martinique et autres lieux circonvoisins vendre, troquer, échanger, etc., et faire la coupe de bois.

Jean Vanliebergue, Ezéchiel de Caen, Corneille Vandebegard, de Rouen, et Jacques Lagrue, du Havre, intéressés.

Le *Choisy* *, de 90 tonneaux, capitaine Charles Fleury, de Rouen, Nicolas Le Grand, de Fécamp, lieutenant, Olivier de Basilicat, maître de la barque la *Fleurye*, de 30 tonneaux. Equipage de 54 hommes.

Marchandises et avaries, 5.452 livres. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour la côte de Sierra-Leone, Brésil, etc.

Achille de l'Hôpital, baron de Cordon, gentilhomme de la Chambre du Roi et de la duchesse d'Orléans, et le capitaine, intéressés par moitié.

Le *Beaurepaire* *, de 120 tonneaux, capitaine Vincent Patille, François Firelin, lieutenant, et sa barque, de 25 tonneaux. Equipage de 70 hommes.

Marchandises et avaries, 4.164 livres. Pot-de-vin, le onzième des retours.

Pour le cap Vert, Sierra-Leone et autres lieux à l'aval (pour la côte d'Afrique, Guinée, Brésil, Pérou et autres lieux, suivant un prêt du 12 août).

Ph. Barrey,
Archiviste de la ville du Havre.

LE HAVRE ET LA NAVIGATION AUX ANTILLES
SOUS L'ANCIEN RÉGIME

LA QUESTION COLONIALE EN 1789-1791

Dans l'étude précédente, je me suis attaché à retracer, d'après des documents inédits extraits des minutes du tabellionage du Havre, le mouvement commercial qui poussait les marchands et les marins havrais ou, pour mieux dire, tout le négoce normand, à la conquête des marchés du Nouveau Monde. A l'époque où elle se termine, en 1610, on aperçoit le déclin de cette navigation et on en discerne nettement les causes.

En matière économique comme en toute autre les fautes commises se présentent rarement avec leurs véritables conséquences. D'autres préoccupations, en apparence plus immédiates et plus essentielles, en masquent les retentissements prochains. Quand une nation, par suite de crises politiques, ou sous l'empire de considérations d'un réalisme étriqué, en vient à négliger une partie importante de ses éléments de prospérité et de travail, elle les abandonne, par le fait même de cette négligence, à ses rivaux ; elle tombe donc sous leur dépendance et renonce, plus ou moins consciemment, à leur disputer cette fraction de son activité.

Ce n'est là en général, dans une nation jeune et vigoureuse, qu'un fléchissement momentané de ses qualités de labeur collectif. Un moment vient où une opinion publique

mieux avertie, quelquefois, et y suppléant au début, l'impulsion énergique d'une volonté puissante et souveraine, provoque un revirement durable. Mais la route est longue à refaire, la pente dure à remonter, la chaîne traditionnelle difficile à renouer. Il faut non seulement ramener des clients ayant engagé des relations nouvelles, mais aussi évincer des concurrents qui ont mis a profit le temps perdu pour asseoir solidement leurs positions.

Certes, on ne peut prétendre que les Valois-Angoulème aient montré pour la mer et le commerce qui l'emprunte une inclination bien éclairée. Trop de mesures contradictoires et néfastes, prises parfois, il convient de le reconnaître, sous la contrainte de pressions extérieures, donnent l'impression qu'ils ne surent jamais démêler et encore moins appliquer les méthodes indispensables pour soutenir l'effort tenace de nos marchands et encourager la valeur de nos marins.

Peut-on leur en faire trop vivement grief ? En ce XVI^e^ siècle si extraordinairement agité, où les problèmes les plus complexes se posent et s'obscurcissent dans l'exaspération des passions, où une prodigieuse extension des connaissances géographiques détermine vers les contrées récemment découvertes la ruée des appétits et des convoitises, l'empirisme est le seul guide auquel on puisse recourir. L'instinct plus que le raisonnement suscite les tentatives d'établissement dans les pays d'outre-Atlantique. Confusément les meilleurs esprits sentent qu'il y existe de merveilleux débouchés au commerce national, des possibilités indéfinies d'expansion, de prodigieuses richesses minérales à exploiter, de vastes territoires prêts à rendre au centuple le travail de l'homme, un monde ignoré à faire entrer dans le cycle européen. Tout cela on le pressent plus qu'on ne le sait, on le devine à travers les récits enthousiastes des voyageurs, on le suppute, on l'exagère même, quand les navires apportent des cargaisons de produits exotiques, de métaux précieux ou d'animaux étranges, mais rien de précis ne vient encore en dresser l'inventaire exact.

De ces données vagues, de ces légendes d'où la vérité se

dégage péniblement; viennent des hésitations, des tâtonnements, des essais téméraires et mal préparés, des hardiesses soudaines et de brusques reculs, des espérances enfiévrées suivies d'échecs retentissants, un défaut de préparation et de coordination qui donne l'impression de l'enfantement douloureux d'une politique cherchant ses voies.

François Ier, en mainte circonstance, eut la prescience de l'importance de la marine et du moyen d'action qu'elle confère. Son fils, Henri II, si inférieur par certains côtés, s'attacha à créer des forces navales capables d'intervenir dans sa rivalité contre la maison d'Espagne et contre la Grande-Bretagne. Sous son règne, avec son assentiment et son appui, l'expédition de Villegagnon donna un instant corps à nos ambitions coloniales.

L'œuvre fut éphémère, autant que devait l'être l'embryon de colonie fondé à Rio-de-Janeiro. Le germe en resta pourtant. Il perce dans les entreprises de Ribault, de Laudonnière, de Strozzi, de Montluc, de Catherine de Médicis. En dépit des insuccès répétés qui suivent ces tentatives, on le retrouve, persistant, chez les armateurs particuliers ; on en devine l'existence en bien des incidents de voyage. Si nous ne pouvons encore à l'heure actuelle, — mais les archives et les papiers de cette époque sont loin d'être tous connus — dissiper l'ombre qui en couvre les péripéties, c'est qu'aux aventuriers d'alors, simples marchands et humbles marins, il a manqué un Velho ou un Pigafetta pour les transmettre à la postérité ; c'est surtout, peut-on affirmer, que les rapports déposés aux greffes des amirautés ont été dispersés ou détruits.

Ainsi qu'on l'a vu, à l'heure où montait la tempête qui allait emporter la dynastie et compromettre notre prospérité commerciale, Henri III, probablement à l'instigation de l'amiral Anne de Joyeuse, confiait au pilote havrais Jacques Devaulx la mission d'explorer les côtes américaines, du Brésil à Terre-Neuve. C'est le dernier témoignage que l'on possède de la sollicitude royale en ce qui concerne la reconnaissance et l'utilisation des contrées américaines. Pour la marine française, il clôt le XVIe siècle comme le voyage de Ver-

razzano l'avait ouvert aux premières années du règne de François Ier.

Après, c'est la tourmente, le désordre, le chaos ; c'est la France déchirée par les factions, oubliant dans le sang et dans les ruines ses intérêts primordiaux ; c'est la Rochelle contre Nantes, Dieppe contre le Havre et Saint-Malo, la course à outrance, la mer et le trafic normal pratiquement interdits à nos navires. C'est, pour les gueux de la mer comme pour les émules de Drake, l'occasion de monopoliser les transports maritimes, d'évincer des ports et des marchés qu'il fréquentait depuis presque un siècle le commerce français.

La navigation vers le continent sud-américain sortit mortellement atteinte de nos guerres civiles. Elle ne devait reprendre que longtemps plus tard, au début du XIXe siècle, quand les colonies hispano-portugaises auront secoué le joug de leurs métropoles.

Chassés ainsi des côtes continentales de l'Amérique chaude, les marins français, après la suprême tentative de Razilly au Maragnon, reportèrent leur activité vers la mer des Caraïbes, sur l'immense chapelet d'îles s'étendant en arc de cercle entre Porto-Rico et la côte du Venezuela.

A peine effleurées par les navigateurs espagnols et même dédaignées par eux, ces îles étaient occupées pour la plupart par la population indigène venue, à une époque inconnue, de l'Amérique du Sud. Ses habitudes primitives, ses mœurs assez douces, dont font foi les relations des premiers Européens qui s'y établirent, en faisaient une proie aisée pour les conquistadors de la onzième heure. Peut-être auraient-ils pu tenter de l'amener à un degré de civilisation susceptible de la rendre utilisable. Ils n'y songèrent pas et, malgré les efforts généreux de quelques-uns des religieux réguliers envoyés en mission, le seul effet de contact avec la race blanche eut sur les Caraïbes la même influence funeste que la présence des Espagnols avait eue sur les naturels des grandes îles du nord. Pourchassés impitoyablement, leur nombre décrut vite. Une génération ne s'était pas écoulée depuis l'établissement des Français et des Anglais que la

race autochtone avait à peu près partout disparu. L'extension des exploitations agricoles, la diminution des engagés, qui résistaient mal d'ailleurs à l'action du climat, amenèrent les planteurs à s'approprier les méthodes espagnoles et à continuer pour leur compte la traite des noirs.

La tentation était forte de prendre possession de ces îles où la domination de l'Espagne, uniquement basée sur les prétentions nées des découvertes de Colomb et de la bulle de démarcation d'Alexandre VI, était toujours restée nominale, « leur jalousie (aux Espagnols) ne permettant pas de souffrir des establissements en les lieux qui leur sont si voisins et suspects (1) ». Car, à des revendications que ne justifiait aucune occupation effective, les marins français, et particulièrement ceux de Normandie et surtout du Havre, s'appuyaient sur une situation de fait bien supérieure aux arguties diplomatiques qui leur étaient opposées.

Bien avant les débuts officiels de la colonisation française aux Antilles, les navires normands les visitaient. L'élément principal du fret qu'ils y chargeaient consistait en bois et en cuirs. Mais il se trouvait d'autres marchandises d'une moindre encombrance et de plus de valeur, toujours très recherchées par les capitaines, écaille de tortue, petun, rocon, coton, etc., toutes les productions que la féconde nature répand à profusion dans ces îles privilégiées.

Sur les rudes marins du XVII[e] siècle le charme prenant des Antilles agissait avec plus de vigueur encore que sur les colons du XVIII[e] siècle. Leurs descendants n'en sont pas encore dégagés. Combien de rêves d'aventures et de fortune ont eu pour cadre les somptueuses forêts, les mornes dénudés, les savanes sauvages, où tant de Français reposent de leur dernier sommeil ?

Ces « isles du Pérou » avaient de bonne heure retenu l'attention de nos marins ; ils n'en oublièrent jamais le chemin. Déjà, de 1571 à 1610, plus de la moitié des navires qui partaient du Havre par l'Amérique s'y dirigeaient. Après 1610, les énumérations particulières, rares auparavant, se

(1) Instruction à M. de Cahusac, 18 février 1629.

multiplient. On voit armer pour la Tortue, la Barboude, la Martinique, la Dominique, Sainte-Lucie.

Y eut-il au XVI[e] siècle quelque essai de colonisation dans l'une des petites Antilles ? Il est possible, il est même probable, que pour des raisons quelconques, accidents de mer ou de guerre, des équipages y atterrirent et y séjournèrent jusqu'au moment où des navires amis les rapatrièrent. On ne peut émettre à ce propos que des conjectures. Elles sont cependant vraisemblables, puisque la première trace d'une résidence dans ces parages se rapporte précisément à un incident de ce genre.

Le fait est intéressant à relater brièvement. Il n'y a pas lieu de s'y appesantir puisque son importance et ses conséquences seront amplement discutés ailleurs, ainsi que toutes les particularités qui se rattachent à l'installation définitive des Français aux Antilles (1), mais, à cette aurore de l'histoire coloniale, on ne peut le passer sous silence. Le voici en substance.

Le 9 août 1628, Jean Périer, de la paroisse de Bléville, près du Havre, déclarait devant les tabellions que s'étant embarqué à la fin de 1623 sur la *Levrette* (2), capitaine Etienne Decqueville, celui-ci était décédé à la Martinique et à la Dominique (sic). Le navire étant incapable de naviguer, Périer et les autres hommes de l'équipage étaient restés deux ans dans ces îles, qu'ils avaient quittées en prenant passage sur le *Saint-Louis* (3), du Havre, pour se rendre à l'île Saint-Christophe. Là, ils s'étaient mis au service de Français habitant l'île, et ils ne l'avaient laissée qu'après l'arrivée d'Esnambuc en 1627 (4).

Parmi les compatriotes qu'ils trouvèrent à Saint-Christophe, figurait Jean Cramollet, du Havre, qui s'était embarqué en 1624 sur le navire du capitaine Georges de Naguet,

---

(1) Ph. Barrey, *Les origines de la colonisation française aux Antilles. La Compagnie des Indes occidentales. Recueil des publications de la Société Havraise d'Etudes diverses,* années 1916 et 1917.

(2) Charte-partie du 18 novembre 1623.

(3) Charte-partie du 6 janvier 1625.

(4) Tabellionage. Registre 186.

sieur de Saint-Georges. Il était accompagné de six compagnons, qu'il avait alloués « pour aller aulx isles de la Martinicque, Dominicque et autres circonvoisines... pour y naviguer et traficquer touttes sortes de marchandises quy s'y trouveront et seront proppres par deçà (1)... »

Ce Cramollet, au surplus, dont le nom se rencontre souvent dans les actes relatifs à Saint-Christophe, paraît bien avoir été un de ces aventuriers comme on en trouve tant chez les Normands d'alors. Bien que possesseur d'une « habitation » qui semble avoir été prospère, il n'hésita pas à tenter la chance ailleurs.

Déjà, lorsque Cramollet et ses engagés partaient du Havre, le pas décisif avait été franchi et la colonisation française était entrée, bien modestement, dans le domaine des réalités. Des armateurs, au nombre desquels se trouvait un marchand havrais, Jean Cavelet, sieur du Hertelay, avaient jeté leur dévolu sur les petites Antilles et décidé de s'assurer le profit exclusif de l'une d'elles en y créant un établissement permanent exploité par des engagés recrutés en France.

Commandité par eux, Pierre Belain d'Esnambuc, en deux voyages entrepris en 1620 sur la *Marquise*, de 80 tonneaux (2), et en 1623 sur l'*Espérance*, de 100 tonneaux (3), se fixa dans une partie de Saint-Christophe.

C'était là une opération commerciale sortant un peu des limites ordinaires, mais qui, en somme, dans un port aussi entraîné que le Havre aux expéditions au delà de l'Océan, ne présentait rien de particulièrement remarquable. Pourtant le hasard, la communauté de l'esprit d'aventure, l'espérance de légitimes profits, avaient réuni sur ces navires, dans les deux voyages, trois hommes dont l'œuvre devait avoir de prodigieux retentissements : Esnambuc, le fondateur de la puissance française aux Antilles ; son lieutenant, Henry de Chantail, le pionnier de la colonie établie en 1626 en Guyane, sur les bords du Sinnamary ; enfin, son enseigne Jean Le Vasseur, qui devait, en 1640, reprendre à son compte la succes-

(1) Tabellionage. Registre 172, 5 octobre 1624.
(2) Tabellionage. Registre 159, charte-partie du 17 janvier 1620.
(3) Tabellionage. Registre 169, charte partie du 1er mai 1623.

sion de la Compagnie des Indes Occidentales dans l'île de la Tortue et donner sur les côtes de Saint-Domingue un point d'appui aux ambitions françaises.

La descente des Anglais à Saint-Christophe et le soulèvement des indigènes faillirent compromettre l'opération. Laissant Le Vasseur dans l'île, Esnambuc revint au Havre s'aboucher avec Cavelet qui allait être, de l'année suivante à sa mort, le fondé de procuration de Richelieu en cette ville (1).

Le résultat des démarches entreprises à Paris par le marin cauchois et le marchand havrais fut la constitution, le 31 octobre 1626, d'une compagnie privilégiée connue sous le nom de Compagnie de Saint-Christophe, bien qu'elle soit désignée dans tous les actes officiels « Compagnie des Indes occidentales ». Cavelet en était directeur (2) ; Esnambuc, auquel avait été adjoint un corsaire, Urbain de Roissey, avait la charge de diriger la mise en valeur de Saint-Christophe et éventuellement de prendre possession des îles voisines.

En 1635 la Compagnie des Isles de l'Amérique se substitua à celle-ci. Relativement prospère tant que Richelieu fut là pour la soutenir, elle subit après sa mort un rapide déclin. L'indifférence de Mazarin à l'égard des établissements coloniaux, l'affaiblissement de l'autorité, la guerre civile, la rivalité des gouverneurs des îles, une gestion et des méthodes administratives défectueuses, amenèrent sa ruine. Pour éteindre son passif la Compagnie se vit contrainte de vendre ses possessions.

L'émigration qui, des ports français et surtout du Havre, de Dieppe et de Honfleur, s'était dirigée vers les Antilles, y avait implanté un fonds compact de population blanche ; elles étaient mises ainsi, au moins pour une partie d'entre elles, à l'abri des revers dont nos colonies de l'Amérique

---

(1) Suivant procuration passée le 20 septembre 1627 devant Pierre Parqué et Pierre Guerreau, notaires au Châtelet de Paris.

(2) La maison où il résidait et qui lui appartenait, construite peu de temps après la fondation de la ville par Jacques d'Estimauville, lieutenant du vice-amiral du Chillou, existe encore rue d'Estimauville.

septentrionale devaient être les victimes. Par le Havre seulement, de 1627 à 1652, près de quatre mille colons avaient pris passage sur cent dix-huit navires (1).

Désormais, quelque contrariée qu'elle pût être par les erreurs gouvernementales et l'abus des concessions privilégiées, la force attractive des Antilles françaises s'était affirmée avec trop de puissance, avait intéressé trop de marchands et trop de monde pour ne pas résister aux traverses même les plus critiques.

Jusqu'ici il ne paraît pas que les armateurs havrais se soient assidûment tournés vers la traite des nègres. Le recrutement de la main-d'œuvre était assuré par les engagés, — les trente-six mois — dont les prototypes figurent dans le contrat relatif à Cramollet (2). Il convient d'ailleurs de faire remarquer que l'étendue relativement restreinte des terres défrichées et la nature des cultures n'exigeaient pas le nombre d'esclaves qui sera nécessaire au XVIII[e] siècle pour l'exploitation de Saint-Domingue.

Ce fut en effet principalement après l'occupation définitive de la partie occidentale de la « perle des Antilles », que la traite prit de l'extension, c'est-à-dire lorsque l'Espagne, par le traité de Ryswick, en eut reconnu la possession légitime à la France ; elle en était en fait dépossédée depuis un demi-siècle et même beaucoup plus.

En effet, bien qu'on ne possède pas sur les débuts de l'établissement de nos compatriotes à Saint-Domingue de documents aussi probants que pour les petites Antilles, il est certain que les Français y avaient créé depuis fort longtemps

---

(1) L'histoire de la première Compagnie des Indes Occidentales a été jusqu'ici peu connue, la principale source à ce sujet consistant en l'ouvrage, de haute valeur d'ailleurs, bien que certaines de ses affirmations soient inexactes, du P. Du Tertre ; il n'a écrit que d'après des renseignements oraux tout ce qui concerne l'origine de la colonisation. Quant à la Compagnie des Isles de l'Amérique, elle a fait récemment l'objet d'une étude qui a complètement renouvelé le sujet : *Les Compagnies de Saint-Christophe et des Iles de l'Amérique (1626-1653)*, par Georges Servant, dans la *Revue de l'Histoire des Colonies françaises*, année 1913.

(2) Ce genre d'engagement était également pratiqué pour le Canada, mais pour des durées assez variables, deux à six ans, et moyennant des conditions plus avantageuses en apparence, les salaires étant prévus en argent. Tabellionage, registre 266, alleus pour Québec et Montréal en 1650.

des rudiments d'exploitations qui, à l'occasion, se transformaient en noyaux de colonisation, jusqu'au moment où les retours offensifs des Espagnols les détruisaient.

Au XVI[e] siècle, ils trafiquaient souvent le long des côtes, et il leur arriva même des aventures fort désagréables. En 1629, l'escadre de Cahusac, envoyée du Havre par Richelieu au secours de Saint-Christophe, avait entrepris une croisière, dont le but est resté mystérieux, au nord et à l'ouest de la grande île, dans les parages qui précisément subirent les premiers l'emprise française. Un de ses navires, la *Sainte-Marie*, avait recueilli au Port-Margot, en face de l'île de la Tortue, Jean Cramollet, venu là on ne sait dans quelle intention, qui avait pris rendez-vous avec François Roulland, un des compagnons d'Esnambuc (1).

A l'île de la Tortue même, la Compagnie des Indes Occidentales posséda des exploitations (2), détruites par les Espagnols; elles furent reprises en 1640 par Jean Le Vasseur, l'enseigne d'Esnambuc sur l'*Espérance*.

Bien qu'il soit fait mention à peu près tous les ans de navires partant du Havre pour les Iles, le port cependant prenait à cette navigation une part de moins en moins active; la plus notable fraction de sa navigation se dirigeait de préférence sur Terre-Neuve et le Canada, à la pêche à la morue. Ce mouvement s'accentue à la mort de Cavelet en 1638 et la prééminence pour les armements aux Antilles passe à Dieppe. Le chevalier de Clerville, envoyé par Colbert en inspection, déclare que le Havre a tout son commerce tourné vers la pêche à Terre-Neuve et Dieppe vers le Pérou, le Canada et la pêche du hareng (3).

Ces tendances nouvelles des directives du commerce havrais se révèlent nettement lors de l'enquête conduite au Havre par Claude Mathé, lieutenant de l'Amirauté, en exécution de l'arrêt du Conseil royal des finances du 21 avril 1664. Sur cinquante-sept navires longs-courriers appartenant au port

(1) Tabellionage. Déclaration du 18 août 1630.
(2) Tabellionage. Charte-partie de la *Cardinale*, 15 novembre 1630.
(3) *Correspondance administrative de Louis XIV*, III, p. 334. Lettre à Colbert, 18 mai 1663.

du Havre, quarante-six étaient en voyage à Terre-Neuve, trois au Canada et seulement deux aux Antilles (1).

La Compagnie des Indes Occidentales, — la deuxième du nom, — instituée par l'édit de mai 1664, ne fut d'aucune utilité pour le Havre. Les vastes possessions qui lui étaient concédées étaient trop nombreuses et trop variées ; elles ne pouvaient prospérer que sous des régimes appropriés à leur stade de développement et aux exigences spéciales de leur exploitation. La réglementation bureaucratique et rigide de la Compagnie s'opposait à la souplesse, à la facilité d'adaptation et aux mesures de circonstance qui seules pouvaient assurer leur développement. Aussi, malgré la faculté reconnue à la Compagnie par l'arrêt du 10 septembre 1668, d'accorder des permissions de trafiquer aux bâtiments français, n'aboutit-elle qu'à un échec onéreux (2) ; l'édit de décembre 1674 révoqua son privilège.

Cette même année 1664 avait vu la création de la Compagnie des Indes Orientales, dont le siège fut d'abord fixé au Havre. Mais l'exiguïté des emplacements, les entraves de tous genres résultant de l'établissement d'un arsenal maritime, et plus que toutes ces raisons la situation difficile du Havre en cas de guerre maritime déterminèrent la Compagnie à s'établir en Bretagne dès 1670.

Au surplus, le Havre de l'ancien régime ne prit jamais un intérêt suivi aux armements ayant pour objet les contrées orientales. Les quelques exceptions qu'on relève de-ci de-là ne font que confirmer, par leur rareté même, une règle après tout bien explicable.

Dans les oscillations des directions de son commerce tantôt au nord vers le Canada, l'Acadie et Terre-Neuve, tantôt au sud vers les Antilles, le Havre a les yeux obstinément tournés vers l'ouest. Ce n'est que tout à fait par hasard qu'il s'intéresse aux possessions françaises de l'Océan Indien ; elles

---

(1) Ph. Barrey, *Notice sur les constructeurs de navires havrais*. Le Havre, 1908, in-8, p. 20-22.

(2) Le bilan de la Compagnie, jusqu'en 1674, accusait un déficit de 3.523.000 livres qui fut supporté par le Trésor royal.

resteront toujours pour lui, au moins jusqu'au XIXe siècle, un élément insignifiant de son commerce.

La suppression de la Compagnie des Indes Occidentales avait laissé libre, sous certaines conditions, le commerce des Iles; mais ce retour au régime de la liberté était plus apparent que réel. A l'exemple de nos rivaux, les importations de nègres paraissaient aux planteurs indispensables au succès des exploitations agricoles sous un climat qui permet difficilement aux blancs un travail continu. Or les côtes d'Afrique, les seules où ce recrutement pouvait s'opérer, allaient rester pour longtemps le domaine des Compagnies privilégiées.

Si l'on excepte les sociétés de marchands entre lesquelles Richelieu avait partagé le littoral africain (1), qui, elles non plus, n'avaient pas répondu aux espérances que leur fondateur en avait conçues, on voit qu'à partir de 1673 le trafic des côtes d'Afrique resta constamment monopolisé. Il fut successivement concédé aux Compagnies du Sénégal (cession de la Compagnie des Indes Occidentales par contrat du 8 novembre 1673 confirmé par les lettres patentes de juin 1679), à la nouvelle Compagnie du Sénégal et côtes d'Afrique, établie en juillet 1681 et mars 1696, et à la Compagnie de Guinée en janvier 1685.

Ces associations, impuissantes à tirer par leurs propres moyens le profit attendu de leurs concessions, se déchargeaient de leurs obligations en accordant, à des conditions onéreuses, des licences de trafiquer aux armateurs particuliers. Il en existe de nombreux exemples dans les registres des insinuations de l'Amirauté du Havre, déposés, depuis la suppression de cette juridiction, au greffe du Tribunal de commerce.

La Compagnie concessionnaire déployait d'ailleurs dans la sauvegarde de ses droits une grande vigilance. Malheur aux capitaines qui croyaient pouvoir se passer de son autorisation : la confiscation les guettait s'ils avaient la maladresse

(1) Voir à ce propos Ch. de La Roncière, *Histoire de la marine française*, IV, p. 698-780 et l'introduction placée en tête de l'édition du voyage de La Courbe, surtout p. XVII à XXXI, par P. Cultru, *Premier voyage du sieur de La Courbe fait à la coste d'Afrique en 1685*. Paris, 1913, in-8, publiée par la *Société de l'Histoire des Colonies françaises*.

de se laisser surprendre dans le rayon de ses comptoirs. C'est ainsi que la frégate la *Royale*, armée à la Rochelle par un Irlandais, Robert Butler, et partie de ce port pour Gorée, avait été arrêtée le 25 décembre 1717 aux Bisseaux par les agents de la Compagnie du Sénégal, alors qu'elle avait déjà traité soixante nègres et trois mille livres de morfil (ivoire) ; un arrêt du 12 décembre 1718 déclara ce navire de bonne prise (1).

Quand cette Compagnie armait pour son compte, elle accordait au capitaine des avantages qu'il n'est pas superflu de signaler. Une commission délivrée le 19 février 1712 à Louis Chauvel, commandant le *Postillon* (2), de 200 tonneaux et de 24 canons, les fait connaître par le menu.

Les gages fixes du capitaine étaient minimes, 50 livres par mois, mais il lui était promis 5 livres par nègre « rendu vif » à Saint-Domingue, le fret gratuit de 8 tonneaux de marchandises à porter dans cette colonie, avec toutefois défense d'en vendre en Afrique, et 3 tonneaux gratis au retour. En outre, les prises de noirs qu'il pourrait faire devaient lui être payées de la même façon, — on était encore dans la guerre de la succession d'Espagne. — Le chirurgien du bord, sans doute en vue de l'engager à prendre soin de sa cargaison humaine, devait avoir 20 sols par noir vendu (3).

Les instructions données en 1722 par la Compagnie des Indes au commandant de la frégate le *Maréchal-d'Estrées* dénotent des préoccupations qu'on ne peut qualifier d'humanitaires dans un pareil trafic ; elles sont pourtant un témoignage du souci qui s'imposait aux négriers, dans leur intérêt bien entendu, afin de conserver la santé des noirs qu'ils transportaient.

Il était prescrit au capitaine de bien nourrir les nègres en leur faisant faire deux repas par jour, l'un de fèves, l'autre de gruau (bouillie), de veiller aux maladies qui pourraient

---

(1) Tribunal de commerce. Registre des insinuations, 23 mai 1719.

(2) Tribunal de commerce. Registre des insinuations, 1711-1712.

(3) Cette stipulation était d'origine déjà lointaine. On la rencontre dans les contrats d'allouage passés à l'époque de la Compagnie des Isles de l'Amérique, chaque engagé devant verser au chirurgien de 20 à 30 sols pour son voyage.

les atteindre (1) et de les distraire le plus possible au moyen d'instruments de musique, tambour de basque ou autres. Il était encouragé dans ces attentions par une gratification de 3 livres par nègre rendu au Cap Français ou à la Louisiane (2).

Il n'est pas certain que les convois de femmes envoyés du Havre à la Louisiane aient été l'objet d'une égale sollicitude. Il est vrai que les nègres représentaient une valeur marchande tandis que les déportées... ! (3).

Ces armements n'étaient cependant qu'un pis aller, très insuffisants pour entretenir une véritable activité commerciale, puisqu'ils étaient subordonnés aux besoins des compagnies et à la fantaisie de leurs dirigeants. L'époque était proche heureusement où un changement radical de législation allait restituer aux armateurs le droit de se livrer à la navigation des Antilles avec une liberté aussi grande que le comportait l'esprit de l'époque, bien qu'encore fort éloignée de ce qu'elle était au XVI[e] siècle.

Trois actes d'importance inégale entr'ouvrirent cette porte fermée depuis près d'un siècle. Ce sont d'abord les lettres patentes de janvier 1716 accordant à tous les marchands la faculté de trafiquer sur les côtes de Guinée, à condition de n'armer que dans les ports de Rouen (4), Nantes, la Rochelle

---

(1) Toutes les précautions étaient parfois sans effet, en raison de la particulière réceptivité des noirs aux maladies contre lesquelles l'accoutumance ne les avait pas prémunis. C'était surtout la variole qui exerçait ses ravages. On en trouve parfois d'effrayants exemples. Ainsi en 1776 le *Compère*, de la Rochelle, arrivait au Cap Français après avoir perdu 180 nègres de la variole ; les pertes du *Chateaubriant*, de Saint-Malo, la même année, n'avaient guère été moindres.

(2) Arch. comm. HH 73.

(3) En 1719, sur la frégate la *Mutine*, appartenant à la Compagnie des Indes et commandée par le capitaine de Martonne, 187 femmes furent embarquées pour la Louisiane. (Ordre du Roi en date du 6 octobre 1719, transcrit le 10 novembre sur le registre des insinuations).

(4) Pour Rouen cette faculté était toute platonique, les navires de mer, en raison de leur tirant d'eau, ne pouvant s'engager sans péril dans la Seine. Dans la pratique, les armements rouennais se faisaient au Havre et les marchandises étaient transportées à Rouen sur des allèges à fond plat. Le Havre s'affranchit assez vite de cette tutelle et dès le milieu du siècle l'entrepôt des produits exotiques y était définitivement fixé. Cette transformation des habitudes commerciales donna même lieu à un gros procès entre les négociants havrais et la Chambre de commerce de Normandie, qui soutenait que l'ordonnance de 1687, confirmée par des décisions postérieures et qui prescri-

et Bordeaux, et sous réserve de payer 20 livres par noir, 3 livres par tonneau et les droits de marchandises provenant de ces côtes et des îles françaises de l'Amérique, suivant le tarif perçu à Nantes. Puis un édit de février suivant déchargea les capitaines de l'obligation de prendre des passeports pour les îles et autres lieux où la navigation n'était pas interdite. Enfin les lettres patentes d'avril 1717, portant règlement pour le commerce des colonies françaises, formèrent la charte de cette partie de la navigation nationale. Les armements étaient permis dans les ports de Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, Saint-Malo, Morlaix, Brest, Nantes, la Rochelle, Bordeaux, Bayonne et Cette. Des actes ultérieurs étendirent cette faculté à Marseille, Dunkerque, aux négociants du Languedoc et à Cherbourg (1).

C'est de cette époque que l'on peut dater au Havre la reprise de la navigation à destination des îles américaines. Avec quelque hésitation à l'origine, puis avec une vitesse croissante, le mouvement maritime vers les Antilles va se développer et amener le port à l'une des premières places du royaume. Mais ce ne sera ni sans peine ni sans vicissitudes mettant en péril la fortune des armateurs.

La liberté du commere de Guinée ne fut qu'éphémère. L'arrêt du 27 septembre 1720 concéda à la Compagnie des Indes le privilège du trafic exclusif de la côte d'Afrique. S'il faut en croire le préambule de l'arrêt du 31 juillet 1767 elle n'en fit pas usage. La vérité c'est qu'elle s'y adonna peu de temps et se borna à céder des autorisations aux capitaines particuliers, moyennant une redevance de 10 livres par nègre amené sur les marchés des colonies américaines, redevance qui venait s'ajouter à la gratification de 13 livres par nègre payée par le Trésor royal pour l'entretien de ses forts et de ses comptoirs sur la côte.

---

vait que toutes les épiceries et drogueries introduites dans la province seraient portées à Rouen, devait être exécutée littéralement. Un arrêt du 6 mars 1736 donna gain de cause aux Havrais. Arch. comm. HH 59.

(1) Un arrêt du Conseil du 8 avril 1681, avait établi au Havre, ainsi qu'à Dieppe, Honfleur, la Rochelle, Nantes et Bordeaux un entrepôt des tabacs des îles destinés à la réexportation.

Un arrêt du 30 septembre 1741 régularisa cet usage en permettant aux armateurs des ports ouverts au commerce colonial d'armer également pour la Guinée après avoir obtenu le consentement de la Compagnie ; enfin en 1767 ils obtinrent l'abolition de toute restriction. Cet arrêt fut complété le 30 septembre par la suppression des droits prévus dans l'article 3 des lettres patentes de janvier 1716, celui de 10 livres par tête au profit de la Compagnie devant à l'avenir être perçu au profit du roi. Toutefois exception était fait en faveur des négociants de Saint-Malo, du Havre et de Honfleur, qui en étaient exonérés.

Il était dit que le monopole ne serait jamais évincé sans retour de l'Afrique occidentale. Le 14 août 1777 un arrêt attribua pour quinze ans à la Compagnie de la Guyane française le privilège exclusif de la traite des noirs et du commerce dans l'île de Gorée ainsi que sur la partie de la côte comprise entre le cap Vert et la rivière de Casamance, à charge de n'introduire de nègres qu'à la Guyane.

Cette concession, prévue depuis plusieurs années, souleva au Havre de vives protestations, plutôt pour le principe que dans un but d'intérêt bien établi puisque les navires de la Compagnie y ayant leur port d'attache une partie des bénéfices d'armement devaient y rester. Néanmoins les opérations de la Compagnie causaient aux armateurs un préjudice indirect puisque, contrairement aux termes formels de l'arrêt, la plupart des nègres qu'elle achetait étaient dirigés non sur Cayenne mais sur Saint-Domingue (1).

Plus heureuse avec les Antilles, dont la dernière Compagnie privilégiée, celle de Saint-Domingue ou de la Nouvelle-

---

(1) En 1777 la Compagnie expédia du Havre 13 navires. A plusieurs reprises la Guyane avait reçu des expéditions ayant mis à la voile du Havre. On a vu que le lieutenant d'Esnambuc, Chantail, y avait créé un établissement. La Compagnie de la terre-ferme de l'Amérique, fondée en 1652, y avait armé le *Grand-Saint-Pierre* et *La Charité*. L'expédition aboutit à un désastre. De septembre 1763 à février 1765 plusieurs navires embarquèrent pour la Guyane 1.600 à 1.700 paysans de Lorraine et d'Alsace qui allèrent mourir misérablement sur les bords du Kourou, victimes de l'imprévoyance du gouvernement. La plus ancienne de nos colonies est encore à l'heure actuelle la plus malheureuse et la plus mal exploitée. Et ce pays est riche, cependant!

Bourgogne, créée par édit de septembre 1698 fut supprimée en 1720, la navigation havraise put se développer régulièrement, en dépit des obstacles que les administrations fiscales apportèrent à l'exemption des droits sur les marchandises étrangères destinées à être exportées aux colonies, et à la précieuse faculté d'entrepôt des produits coloniaux, qui seule permettait de compenser l'irrégularité des récoltes et les à-coups des arrivages.

Ce n'est qu'après un temps assez long que les armements prirent de l'importance. Il ne s'agissait de rien moins que d'un bouleversement complet d'habitudes contractées depuis trois quarts de siècle, de la substitution du trafic colonial à la pêche à la morue ; de plus, les pertes essuyées au cours de la dernière guerre avaient, malgré les nombreuses prises de nos corsaires, considérablement diminué les ressources locales. En 1718 et 1720 il n'était encore envoyé que sept à huit navires.

Toutefois la liberté commerciale ne tarda pas à produire ses effets habituels et les armements pour les colonies se multiplièrent. Alors qu'en 1700 le Havre envoyait annuellement à la pêche de la morue trente-neuf navires et en recevait trente autres (1), il n'en restait plus que treize en 1730 (2). Par contre les expéditions aux colonies formaient l'élément principal de la navigation havraise.

Cette activité devait se maintenir et s'accroître. Quand la guerre de la Succession d'Autriche éclata, on comptait déjà cinquante navires de 150 à 400 tonneaux spécialisés tant à la traite de Guinée qu'aux voyages directs aux Antilles ; ce nombre était porté à soixante-quinze en 1750 (3).

Cette navigation fit des progrès remarquables dans les premières années du règne de Louis XVI et surtout après le traité de Versailles en 1783. En 1787 quatre-vingt-treize navires affectés au trafic des colonies et quarante-huit à la traite

---

(1) Arch. comm. EE 105, 17 février 1700.

(2) Mémoire de Sicard. Arch. de la marine. Documents historiques des ports

(3) Dubocage de Bléville, *Mémoires sur le port, la navigation et le commerce du Havre de Grâce...* Le Havre, 1753, in-8, p. 69. D'après cet auteur, entre 1748 et 1752, il entrait au Havre, année commune, soixante navires venant des Antilles françaises (p. 105).

des noirs atteignaient un tonnage de 34.305 tonneaux (1). En 1792 le Havre armait, — ou pouvait armer car à ce moment les événements avaient considérablement diminué les expéditions, — cent vingt-sept navires pour l'Amérique, et trente-sept pour la traite, plus quatre bâtiments pour l'Océan Indien (2).

Cet accroissement du nombre des navires avait eu pour conséquence une augmentation du même ordre dans la quantité des marchandises importées. Tandis qu'en 1768 le port ne recevait encore que 9.830 balles et ballots de coton, 10.127 barriques, tierçons et quarts de sucres bruts ou terrés, 18.661 sacs et colis de café, ces chiffres étaient passés à 19.098 (3), 18.861 et 100.492 (4) en 1789 (5).

C'était surtout avec Saint-Domingue que le Havre entretenait des relations actives. Il en arriva en une seule année, 1789, quatre-vingt-sept navires. Venait ensuite la Martinique, puis la Guadeloupe, avec laquelle le trafic fut toujours moindre, particularité qui remontait aux origines de la colonisation, cette dernière île ayant été à ses débuts uniquement exploitée par des marchands dieppois.

Très loin ensuite venait Tabago. Devenue française au traité de Versailles, les marchands havrais s'y étaient intéressés, à l'exemple de la maison Th. Collow frères, qui en étaient originaires (6), et d'une autre maison dont la raison sociale était Havilland, Le Mesurier et C^ie^ (7).

---

(1) *Almanach de la marine pour 1787*, publié au Havre. En 1777, d'après la même publication, 104 navires armaient pour l'Amérique et 36 pour la traite.

(2) Archives de la Chambre de commerce.

(3) Le 11 août 1786 la *Normandie*, de 620 tonneaux, partie du Havre le 12 décembre 1785, apportait 1.500 balles de coton. C'était le plus gros chargement reçu jusqu'alors. En 1913 Le Havre a reçu 1.119.000 balles de coton.

(4) L'introduction du café aux Antilles ne remontait qu'à 1723. Le Havre est aujourd'hui le grand marché mondial du café. Il en a importé, en 1913, 2.112.000 sacs, dont 1.297.000 du Brésil et 696.000 des Antilles. En 1908, le stock des cafés en entrepôt dépassa 3.600.000 sacs.

(5) Arch. comm. HH 69 et 70. En 1775, d'après l'*Encyclopédie méthodique*, le Havre était le second port de France pour l'importation des cafés, 12.382.350 livres, et le quatrième pour les entrées de sucres.

(6) Autorisation à Th. Collow de s'associer avec son frère William, de Londres, pour établir au Havre une maison qui fera le commerce avec Tabago. (Arch. de la marine, au Havre, 27 janvier 1786).

(7) Etablie au Havre en 1785.

Indépendamment des cotons, cafés et sucres, il arrivait également des Antilles de notables quantités d'indigos, de bois de teinture d'ébénisterie, du cacao, du gingembre, du rocou, du tabac, des cuirs, de l'écaille, de l'ivoire et de la poudre d'or provenant des échanges faits à la côte d'Afrique.

Les chargements à l'aller étaient extrêmement variés et provenaient de presque toutes les régions industrielles de la France. En dehors des dentelles fabriquées au Havre et dans les environs, on embarquait des quantités de farine, de la morue, des viandes salées, des fromages, les produits des fayenceries et briqueteries havraises, des toiles de chanvre, des toiles de lin de diverses qualités de Rouen, Laval, Beauvais, des linons, mousselinettes, batistes, des serviettes et mouchoirs de Cholet et de Rouen, des coutils, indiennes de Rouen et de Suisse, de nombreux articles d'habillement, de parure, d'ameublement de Lyon, Saint-Etienne et Paris, de la quincaillerie, de la dinanderie, des instruments aratoires, des armes, etc.

Indépendamment des armements du commerce particulier, le gouvernement avait songé à diverses reprises à posséder un service régulier indépendant. La première trace qu'on en trouve date de l'ordonnance du 31 juillet 1763 établissant un service de neuf corvettes qui devaient alternativement partir de Rochefort, autant que possible le 10 de chaque mois, afin de porter la correspondance aux colonies.

Plus étendue fut la tentative exécutée en vertu de l'arrêt du Conseil du 14 décembre 1786. Douze paquebots devaient partir à tour de rôle du Havre et de Bordeaux, quatre pour les îles de France et de Bourbon et huit du Havre pour New-York (1).

Cette concurrence fut accueillie par des protestations générales, qui prirent prétexte du monopole accordé à ces navires du transport des correspondances. Elle ne donna que des déboires ; les résultats en furent désastreux au point de

(1) Un arrêt du 28 juin 1783 avait établi des paquebots faisant le service direct entre Port-Louis et New-York. Le port d'attache fut transféré à Lorient par un autre arrêt du 14 mai 1784. Ce service subsistait encore en 1786.

vue financier et nuls par ailleurs. Un arrêt du 5 juillet 1788 la supprima (1).

Si pour le commerce avec les Antilles on possède, dans les différents dépôts des archives havraises, des renseignements permettant d'en retracer l'évolution et l'importance avec une précision satisfaisante, il n'en est pas de même en ce qui concerne la traite des nègres. Il n'existe que des indications fragmentaires. De 1768 à 1776, en un temps où ce trafic n'avait pas atteint son apogée, quatre-vingt négriers du Havre introduisirent aux Antilles 21.038 noirs, qui furent vendus 34.695.000 livres (2).

A diverses reprises, le gouvernement avait senti le besoin d'encourager l'apport des nègres aux colonies avec d'autant plus de raison que, ainsi qu'on le verra plus loin, il permettait aux navires étrangers de concurrencer nos nationaux. Sans entrer dans le détail des mesures, parfois un peu incohérentes, qu'il prit à cet égard, il suffira d'indiquer que les primes qu'il accordait formaient, et de beaucoup, la plus grosse fraction des subventions payées pendant l'année 1790, d'après le tableau fourni au Comité des finances de l'Assemblée Constituante : 2.815.000 livres sur un chiffre global de 3.862.000 livres.

Quand on songe que le Havre n'armait au long-cours que pour les côtes d'Afrique où se pratiquait la traite et pour les Antilles françaises, puisque les colonies étrangères nous étaient plus sévèrement fermées que ne l'étaient les nôtres à nos rivaux ; que ce double commerce était la source principale de sa prospérité ; que la grande majorité de ses négociants y puisait la plus grosse part de leurs revenus et ali-

---

(1) Voir à ce sujet : Ph. Barrey, *Premiers paquebots postaux entre le Havre, New-York et les colonies françaises* (1786-1788), dans le *Bulletin des sciences économiques et sociales du Comité des travaux historiques et scientifiques*, année 1906, p. 155-170.

(2) Le Masson Le Golft, *État ancien et présent du Havre*, p. 363. Mss. de la Bibliothèque de Rouen. De 1728 à 1760, 763 navires français auraient apporté dans les îles 203.522 nègres, vendus 201.944.306 l. 4 s. 1 d. D'avril 1763 à juin 1765, il était parti du Havre 19 négriers allant à Cabende, Malembe, au Sénégal, à la Côte d'Or, à Loango, etc., et de là à Saint-Domingue ; ils avaient acheté 8.436 nègres et en avaient vendu 7.442. (Arch. de la Chambre de commerce).

mentait directement ou indirectement toutes les professions ; que de plus, par suite de l'extrême division de la propriété des navires, 1/32e, 1/64e, 1/128e, de l'habitude prise de déposer de l'argent aux mains des armateurs pour le faire fructifier et de la pratique généralisée de la pacotille, la population entière était intéressée au maintien de la législation commerciale, on s'explique que toute menace d'atteinte au régime économique ait touché le point sensible de l'opinion havraise et fait immédiatement le « bloc » entre toutes les classes sociales.

Ce n'étaient pas uniquement les relations nouées par la navigation qui dans ce cas étaient visées. Les capitaux havrais aux colonies étaient considérables. Beaucoup de négociants y avaient placé une part de leurs bénéfices et se trouvaient propriétaires, particulièrement à Saint-Domingue, de vastes exploitations dont les produits venaient s'ajouter à ceux résultant du commerce maritime. C'était le cas notamment de la maison Begouen-Demeaux et des frères Foache ; ceux-ci y avaient les trois quarts de leur fortune (1).

D'autres avaient fondé dans les principaux ports de la grande île des filiales de leurs maisons de commerce, auxquelles ils consignaient leurs navires et qui se chargeaient du placement des cargaisons et du chargement des retours.

Ces sortes de commissionnaires-transitaires ne remplissaient pas des sinécures car, et c'était là un inconvénient ancien mais inévitable de la traite, une fraction notable du produit de la vente des nègres donnait lieu à de longs crédits, — de un à trois ans —, dont le recouvrement, surtout pour les créances à échéance lointaine, présentait de sérieux aléas. Par exemple, en mars 1785, l'*Hermione* ayant apporté à Léogane 496 nègres, qui furent vendus pour une somme globale de 1.112.300 livres, son capitaine ne reçut comptant que 360.028 livres ; le reste était échelonné sur diverses épo-

---

(1) Arch. révol. G 97, nos 606 et 607. D'après Moreau de Saint-Méry, *Description de la partie française de Saint-Domingue*, Philadelphie, 1797-1798, II, p. 14, Stanislas Foache aurait créé, vers 1775, une sucrerie dans la plaine Jean Rabel, avec un moulin à eau ; il y occupait 550 nègres.

ques: 591.472 livres n'étaient payables que l'année suivante (1).

Il en fut de même pour le *Jeune-Frédéric* en 1789. Il avait vendu sa cargaison de 346 noirs 851.331 livres; en 1792, sur cette somme il lui était encore dû 326.816 livres, dont les titres furent brûlés lors de l'incendie du Cap Français. Son voyage suivant, en 1791, fut encore plus malchanceux. Son capitaine ne reçut, sur 889.400 livres que 256.063 livres; dans le solde de sa vente 326.538 livres étaient à échéance d'un an et 229.566 livres de deux ans (2).

*
* *

Cet état prospère du commerce colonial, fruit d'un régime de protection appliqué pendant longtemps et d'une liberté presque absolue pour les armateurs et négociants français, était pourtant fort menacé quand les Etats généraux s'appliquaient à établir le bilan d'un régime condamné parce qu'il n'avait su, ou pu, ou voulu, trouver en lui-même l'énergie indispensable à une adaptation que la transformation des esprits rendait indispensable.

C'est qu'en effet une brisure chaque année plus apparente tendait à détruire l'équilibre du solide édifice construit par Colbert. D'autre part, et à côté des intérêts tout matériels qu'il représentait, une contradiction, disons mieux une antimonie choquante, apparaissait entre les doctrines des encyclopédistes, partagées en principe par beaucoup de négociants, et qui tendaient à devenir la charte des temps nouveaux, et le maintien de la traite des noirs.

De ces deux menaces au système qui avait porté à un haut degré la richesse de nos colonies et l'opulence de nos ports, la plus grave dans ses conséquences était sans contredit la seconde. La première n'était en somme qu'une opposition

(1) Arch. de la Chambre de commerce.

(2) Arch. comm. HH 73. Il convient de signaler que ces chiffres ne représentent pas des prix nets; ils sont évalués en argent des colonies, qui subissait au change en France une perte de 33 %. En général, pour la rentrée des capitaux dans le commerce de Guinée il fallait compter deux ans et demi à trois ans et pour les colonies d'Amérique dix-huit mois à deux ans.

de vues, de méthodes, aiguisée il est vrai par les divergences d'intérêt entre les colons et la métropole, mais où l'accord, à l'aide de concessions mutuelles, n'était pas impossible ; dans l'autre, au contraire, au conflit matériel se joignait un conflit de doctrines, où les transactions ne pouvaient être que dans les mots, où les parties en présence maintenaient d'une façon irréductible leurs prétentions.

Dans cette profonde préoccupation qui bouleverse, aux premiers orages de la Révolution, le monde du négoce, il est presque impossible d'établir une démarcation entre la question du maintien obstinément réclamé du régime prohibitif et l'éventuelle suppression de la traite et de l'esclavage des noirs. L'une naît, ou plutôt ressuscite de l'autre ; elles ont une connexion évidente ; elles se pénètrent et réagissent mutuellement. En réalité, en l'état des relations avec l'étranger telles qu'elles existent alors, elles sont insolubles scientifiquement. L'arbitraire seul peut arriver à une solution.

Dès la formation de nos colonies antiliennes le commerce étranger avait été interdit ; la nécessité avait vite conduit à éluder une défense qui n'était et ne pouvait être formelle que sur le papier. Il n'est pas besoin d'en chercher d'autres causes que la fréquentation de Saint-Christophe par les navires zélandais (1). *Primum vivere.*

La réorganisation de nos colonies par la forte main de Colbert avait codifié les règles qui allaient être la base du régime colonial jusqu'à la fin du règne de Louis XV. L'ordonnance du 10 juin 1670 édicta que les navires étrangers ne pourraient aborder, faire du commerce ni naviguer aux environs des îles d'Amérique occupées par les Français, à peine de confiscation.

Les lettres patentes d'avril 1717 renforcèrent ces mesures en s'appliquant à écarter des étrangers de toute ingérence dans nos transactions coloniales. Non seulement il était

---

(1) Le P. Du Tertre, *Histoire générale des Isles de Saint-Christophe, de la Guadeloupe, de la Martinique et autres dans l'Amérique...* Paris, 1654, in-4, en donne de curieux exemples, que corroborent divers documents du tabellionage du Havre.

défendu d'admettre aucun navire étranger dans les ports des colonies, mais on ne pouvait transporter ailleurs que dans un port français les marchandises des îles. La confiscation du navire, 1.000 livres d'amende, un an de prison, l'incapacité de naviguer appliquée aux capitaines, étaient les sanctions de l'observation de ce monopole.

Les armateurs étaient tenus, par surcroît de précaution, lors de l'enregistrement de leurs navires aux greffes des amirautés, de déclarer qu'aucun étranger n'était intéressé directement ou indirectement avec eux dans ces mêmes navires.

Si précises que fussent ces dispositions, si rigoureuses qu'aient été les sanctions à leurs infractions, elles étaient impuissantes à empêcher absolument tout trafic clandestin, « interlope », pour employer l'expression consacrée. Trop de causes y concouraient : impossibilité pratique de surveiller des côtes aussi étendues, proximité des possessions espagnoles, anglaises et hollandaises, connivence des fonctionnaires aussi bien dans les colonies que dans la métropole, négligence du commerce français, sans oublier le grand mobile de toute fraude, l'intérêt conjugué des armateurs étrangers et des colons.

Enfin il n'était pas jusqu'aux guerres maritimes qui ne vinssent faire fléchir la lettre des ordonnances. Quand les croisières ennemies balayant les mers interdisaient les communications suivies entre la France et les colonies, force était bien de laisser entrebaillée la porte par où passaient les ravitaillements étrangers.

En vue de resserrer l'état de dépendance des colonies et de maintenir les avantages de la navigation nationale, un édit d'octobre 1727 prescrivit de nouvelles mesures de garantie et une aggravation des pénalités en cas de contravention. Pour couvrir les dépenses qu'elles entraînaient, un édit du 10 novembre suivant augmenta d'un tiers le droit de 3% prélevé à l'entrée en France des produits des colonies et ce « pour l'exclusion du commerce étranger aux Isles ».

Réduit de moitié en 1733, ce droit fut prorogé à diverses reprises et en dernier lieu sans limitation de durée par

l'arrêt du 13 août 1757. Son produit annuel moyen s'éleva, de 1763 à 1779, à 355.577 francs.

Cette surveillance avait diminué la concurrence frauduleuse ; elle ne pouvait la supprimer complètement puisque les colons la favorisaient et que bien souvent le pouvoir royal était conduit à la faciliter par les encouragements donnés aux armements en course. C'est ainsi que dans la guerre de Sept ans la Martinique arma assez de corsaires pour faire quatorze cents prises sur l'ennemi. Par cette voie entraient des quantités de marchandises dont les planteurs prenaient aisément l'habitude, s'esquissaient des relations commerciales que la paix ne tardait pas à consolider.

Les dissentiments entre les colons et les marchands de la métropole étaient d'origine déjà lointaine. La première trace officielle s'en rencontre dans un règlement fait en 1666 à la Martinique entre M. de La Barre, chargé de pouvoirs des colons, M. de Clodoré, gouverneur de la colonie et l'agent général de la Compagnie des Indes Occidentales, d'après les plaintes portées sur la qualité des marchandises livrées par la Compagnie et le taux du fret de ses vaisseaux. Il fut convenu que les habitants pourraient faire venir leurs provisions de France ou des pays alliés, sans rien payer à la Compagnie ; que tous les Français pourraient trafiquer en lui laissant 2 °/₀ pour le droit d'entrée ou de sortie, élevé à 5 °/₀ pour les étrangers. Enfin que la liberté serait entière pour traiter de gré à gré le fret des marchandises avec les navires qui se présenteraient (1).

Les raisons de ce désaccord subsistèrent par la suite, même après l'abolition des Compagnies privilégiées. A cela rien de surprenant en somme puisque les colons se voyaient toujours aux prises avec un état de choses qui, pour changer de nom, n'en continuait pas moins à les maintenir dans une sujétion relative envers les armateurs français.

Aussi la lutte se poursuit-elle, sourde et tenace, les colons s'efforçant d'éluder de toutes les façons les obligations d'un

---

(1) Moreau de Saint-Méry, *Lois et constitutions des colonies françaises Sous le Vent.* Paris, s. d., in-8, I, p. 157-159.

système protectionniste sans atténuation, les seconds s'appuyant sur des prérogatives légales dont la continuité leur paraissait liée à l'existence même des colonies.

Comme en la plupart des contestations de cette nature les arguments mis en avant s'inspiraient d'inconvénients incontestables. On ne pouvait nier que les négociants français, forts de leurs privilèges, n'apportaient pas toujours à l'approvisionnement des colonies la célérité et le soin qu'ils eussent dû déployer, et qu'ils abusaient parfois de l'exclusion de toute concurrence avouable pour tenir leurs marchandises à des prix trop élevés.

C'est là le vice radical des monopoles. Ils aiguillent ceux qui en bénéficient vers la loi du moindre effort, destructive de tout progrès et de toute amélioration. Ils écartent cette salutaire émulation qui est le mobile le plus énergique de l'extension des affaires, ou plutôt ils la rendent inutile, au moins momentanément. Pourquoi en effet rechercher les goûts du client, s'ingénier à lui plaire et à le bien servir, se plier à ses exigences et à ses caprices, puisque des barrières légales lui interdissent d'aller se fournir ailleurs ?

Il faut convenir cependant, à la décharge des armateurs français, que leur situation n'était pas non plus sans épines. Non seulement ils récriminaient contre les frais d'armement qui leur étaient imposés et que leurs rivaux, plus libérés des ingérences étatistes, ne connaissaient pas, mais ils s'élevaient encore contre l'obligation qui leur était imposée de passer gratuitement un nombre d'engagés et de fusils proportionné au tonnage de leurs bâtiments (1), sujétion remplacée plus tard par une taxe de 360 livres par voyage, qui ne représentait plus alors qu'un impôt sans utilité pour les colonies. De plus ils devaient accepter les passagers du Roi, officiers, fonctionnaires, etc., à raison de 240 livres pour ceux nourris à la table du capitaine et 120 livres pour les hommes mangeant avec l'équipage, alors que les prix usuels étaient de

(1) Cette obligation, dont on trouve les premiers vestiges dans les autorisations de trafiquer accordées aux capitaines par la Compagnie des Isles de l'Amérique, remontait légalement à l'arrêt du 22 janvier 1671, modifié par des actes subséquents, notamment par l'arrêt du 10 septembre 1774.

500 à 600 livres pour la première catégorie et de 250 livres au moins pour les secondes (1).

Ces divergences d'intérêt ne prirent toutefois de l'acuité qu'après le traité de Paris en 1763. Jusqu'alors, depuis que les planteurs s'étaient mis à raffiner leurs sucres, innovation qui avait provoqué d'amères récriminations chez les négociants, l'écoulement des mélasses et des tafias, — l'entrée du tafia était interdite en France sous le fallacieux prétexte qu'il était nuisible à la santé mais en réalité pour éviter de concurrencer les eaux-de-vie du pays, — se faisait à Louisbourg, la capitale de l'île du Cap-Breton, dans le golfe du Saint-Laurent. Les navires anglais et autres venaient les échanger contre leurs produits ; c'était de la sorte une sensible atténuation à l'exclusion absolue des marchandises de provenance étrangère.

La perte du Canada supprima cette faculté. La privation en fut d'autant plus ressentie par les colons qu'elle coïncida avec l'extraordinaire cession à l'Espagne de la Louisiane, d'où ils tiraient une partie des bois utilisés aux Antilles.

Les représentations pressantes des colons furent entendues du gouvernement, mais, au lieu d'adopter le moyen le plus logique, qui eût été d'admettre les sirops et tafias en entrepôt dans les ports français, ce qui eut présenté l'avantage appréciable d'un fret supplémentaire et facilité aux étrangers la possibilité de s'approvisionner aisément tout en rendant la fraude très difficile, une déclaration du 18 avril 1763 leur accorda l'introduction par tous les ports coloniaux des bestiaux, des légumes, des fruits verts, des bois, etc., et les autorisa à exporter les sirops et les tafias.

C'était le premier coup porté à un système à l'abri duquel les colonies avaient franchi les heures les plus difficiles et atteint

---

(1) A la reprise du commerce avec les Antilles, sous le Consulat, l'arrêté du 6 juin 1802 obligea seulement les capitaines à fournir deux places de passagers à simple ration par cent tonneaux de port, les vivres étant à la charge de la marine. Cette année, le prix du passage pour le Cap Français était de 700 francs à la table du capitaine, 350 francs à la ration et demie et 300 francs à la ration. En 1787-1788 les paquebots postaux prenaient, suivant la classe, 160 à 600 francs à l'aller et 160 à 800 francs pour le retour. Le prix pour New-York était le même que pour l'aller aux Antilles.

un degré de prospérité qui manifestement portait ombrage à nos rivaux. Il était critiquable puisque absolu, mais il n'en avait pas moins rendu d'incontestables services. On peut se demander si l'heure était vraiment bien choisie pour accorder à nos ennemis de la veille, les mieux placés pour profiter de cette concession, des facilités d'augmenter encore la puissance d'une marine qui venait de nous arracher les plus beaux fleurons de notre empire d'outre-mer ?

En tout cas le commerce français, devant cette atteinte à ses intérêts, réagit vigoureusement. Ses unanimes protestations firent rapporter cette mesure le 15 août de la même année. Toutefois le ver était dans le fruit et ne pouvait plus en être extirpé. De l'autorisation générale il resta mieux qu'un souvenir dans l'entrepôt des marchandises étrangères établi dans l'île Sainte-Lucie, à laquelle l'arrêt du 29 juillet 1767 adjoignit le Môle Saint-Nicolas à Saint-Domingue.

Les précautions édictées afin de prévenir les abus et de faire respecter les conditions de ces concessions furent, ainsi qu'elles l'étaient d'ordinaire à cette époque, et peut-être à d'autres, à peu près inefficaces. Par ces deux brèches pratiquées dans l'édifice colbertien s'introduisirent les marchandises, les denrées et les nègres étrangers, tandis que les navires anglais, anglo-américains et hollandais détournaient le fret de retour réservé aux navires nationaux. « Une seule année vit arriver à Amsterdam plus de sucres des colonies françaises du Vent que tous les ports de la métropole ne purent en fournir. Cette quantité s'élevait à 26.000 barriques et présentait pour l'Etat une perte de plus de dix millions (1) ».

Les colons avaient vu avec autant de joie que les armateurs en avaient éprouvé d'irritation le gouvernement leur octroyer une partie de leurs revendications. Désormais les deux forces opposées qui régissent les rapports commerciaux, libre-échange et protection, s'affrontent délibérément. Les désaccords, loin de s'affaiblir avec le temps, vont se révéler plus

---

(1) Arch. comm. HH 68. *Mémoire des Directeurs de la province de Guyenne sur l'arrêt du 30 août 1784*, p. 13.

irréductibles à mesure que les cultures s'étendront et que se constituera, principalement à Saint-Domingue, cette aristocratie de planteurs qui sera finalement si funeste à la paix des Antilles.

Parallèlement les bénéfices du commerce maritime avaient édifié de grosses fortunes sur le continent. Leurs possesseurs, aussi intraitables dans leurs prétentions que les colons, mais d'esprit plus positif et mieux à portée de faire sentir la valeur de leurs arguments, unis d'ailleurs par leurs Chambres de commerce (1), qui se fédéraient on peut dire automatiquement quand les circonstances mettaient en jeu leurs intérêts généraux, — et il n'apparaît nulle part que le pouvoir royal ait apporté quelque empêchement à ces ententes, — composaient une corporation possédant une influence considérable, à laquelle ne manquait ni l'argent, ni la valeur individuelle. Par surcroît ils se sentaient fortifiés dans leurs prétentions vis-à-vis d'un gouvernement de tradition, en réclamant à l'encontre de leurs antagonistes non des changements dans l'ordre établi, mais la confirmation d'un système économique encore puissent bien que lézardé, en se posant comme champions de méthodes auxquelles, malgré des critiques de détail, les Antilles françaises étaient redevables de leur développement.

De cette opposition de doctrine et d'intérêts pouvait sortir un conflit aux retentissements incalculables, de nature à ébranler notre domaine colonial, à ruiner notre marine et le commerce qu'elle alimentait. Placé en tampon entre les colons et les armateurs, le gouvernement de Louis XV, si faible et si imprévoyant par ailleurs, ressemblait assez à un équilibriste qui ne maintient son centre de gravité qu'à l'aide de

(1) Il n'exista pas au Havre de Chambre de commerce légale avant le Consulat. Cependant, dès 1749, les négociants de la place s'étaient entendus entre eux afin de se faire représenter par plusieurs des leurs, désignés à l'élection. Cette Chambre indépendante, considérée fraîchement par les échevins et plus encore par la Chambre de commerce de Normandie, fut au contraire traitée par le gouvernement sur le même pied que les institutions similaires officielles. Désignée d'abord sous le nom de *Négociants chargés des affaires générales de la place*, qualifiée ensuite de *Représentants du commerce*, elle subsista jusqu'en 1791. (Ph. Barrey, *Le Comité des négociants*. Le Havre, 1911, in-8).

contrepoids. Ne surviendrait-il pas quelque accident qui le ferait trop pencher d'un côté ?

Le seul moyen de conjurer une aussi redoutable éventualité eût été d'essayer d'amener les parties en présence à consentir à un *modus vivendi* équitable. L'entreprise était délicate tout en n'étant pas irréalisable.

Sartine, qui avait pris le ministère de la marine et des colonies presque à l'avènement de Louis XVI, la tenta dans des conditions qui font honneur à ses qualités d'initiative et à son désir de concorde. Le 8 novembre 1775 il envoyait au Comité des négociants la lettre suivante : « Je me propose, Messieurs, de m'occuper à mon retour à Versailles des intérêts du commerce de France relativement aux colonies et à la traite des noirs. Ces objets exigent la connaissance de détails que je ne puis mieux me procurer que par la voie de ceux qui ont acquis une expérience propre dans ces branches de commerce. Vous voudrez bien assembler les négociants de cette ville et les charger de ma part de choisir celui d'entre eux qu'ils jugeront le plus instruit, pour se rendre auprès de moi à la fin de ce mois. Il sera nécessaire qu'avant son départ vous lui procuriez les instructions, les différents états de commerce et tous autres renseignements dont vous jugerez qu'il pourra avoir besoin pour remplir mes vues (1) ».

Le choix de l'Assemblée générale des négociants havrais, convoquée pour le 13 novembre, se porta sur l'un des chefs de la maison Begouen-Demeaux, une des plus importantes de la place, un créole de Saint-Domingue, Jacques-François Begouen, qui devait être plus tard le représentant du Havre aux Etats généraux et l'un des membres les plus au courant du commerce colonial (2).

---

(1) Arch. comm. HH 67.

(2) Né au Petit-Goave (Saint-Domingue), le 29 décembre 1743, Begouen, venu tout jeune au Havre, était entré dans la maison de son oncle Begouen Demeaux, la même qui, reprenant les traditions du xvi[e] siècle, essayait en 1752 de renouer des relations maritimes avec la Russie. Désigné à trois reprises pour faire partie du Comité des négociants, le commerce lui confia en outre des missions importantes à remplir. A l'expiration des pouvoirs de la Constituante il fut élu (décembre 1791) président du Tribunal de commerce nouvellement formé. Incarcéré pendant la Terreur, il fut réintégré dans cette

Ainsi qu'il devait le faire comme député à la Constituante, Begouen tint au jour le jour ses commettants au courant des entrevues et des discussions auxquelles donna lieu sa mission. Rien de plus vivant, de moins apprêté que sa correspondance (1), écrite sous l'impression du moment, parfois à une heure avancée de la nuit (deux heures et demie du matin le 28 décembre), claire et précise, dans un style familier où il ne tait que ce qu'il aurait été vraiment trop compromettant de confier au papier.

Begouen, servi par l'étendue et la sûreté de ses connaissances, par sa facilité à dégager l'idée maîtresse des vues échangées au cours de longues discussions, fut désigné par ses confrères, — il y avait sept députés représentant les ports de Dunkerque, du Havre, de Saint-Malo, de Nantes, de la Rochelle, de Bordeaux et de Bayonne auxquels s'étaient joints ceux de Saint-Domingue, de la Martinique et de la Guadeloupe faisant partie du Bureau du commerce, — afin de prendre note des résolutions qu'ils préconisèrent dans le but d'en faire le rapport au ministre. Il eut surtout, dans les vingt-deux conférences tenues du 18 décembre 1775 au 9 janvier suivant, en majeure partie dans le cabinet même de Sartine, à défendre, contre les porte-paroles des colons, le principe de la prohibition totale des étrangers, à réclamer la suppression des ports francs aux Antilles, l'entrepôt en France des sirops et des tafias, la faculté d'exporter de la

---

fonction le 6 octobre 1794 par arrêté du Représentant du peuple Sautereau. Il présida la Chambre de commerce à sa création en 1802, mais pendant peu de temps, ayant sur les entrefaites été appelé au Conseil d'Etat. Chevalier de la Légion d'honneur en 1803, commandeur l'année suivante, il fut fait comte de l'Empire le 21 décembre 1808. Rallié aux Bourbons et nommé commissaire extraordinaire dans la quinzième division. En 1816, le collège électoral de la Seine-Inférieure l'envoya siéger à la Chambre des députés. Renonçant à la vie publique en 1820, il vécut dans la retraite jusqu'à sa mort, survenue le 17 octobre 1831. Il avait consacré plus de la moitié de son existence et le meilleur de ses forces à la défense des intérêts du commerce et de sa ville adoptive. Un de ses fils, André Begouen-Demeaux, occupa la mairie du Havre de 1821 à 1830. Son sang-froid et l'influence qu'il exerçait sur ses compatriotes empêchèrent, aux journées de juillet 1830, une collision sanglante entre les troupes de la garnison et la population havraise soulevée contre les Ordonnances.

(1) Elle se compose de trente lettres, dont les dates extrêmes vont du 20 novembre 1775 au 11 juillet 1776. (Arch. de la Chambre de commerce, carton V.)

Louisiane les bois et les bestiaux. Dans cette tâche ardue il fut particulièrement aidé par le député de la Rochelle, Nairac.

Si grande que fut la bonne volonté du ministre, ces pourparlers, — il serait plus vrai de dire ces négociations, — n'aboutirent qu'à des intentions ; ils contribuèrent même à souligner l'opposition fondamentale entre les colons et les négociants. Les uns comme les autres restèrent sur leurs positions sans avoir réussi à trouver un terrain d'entente durable.

Cependant, pendant que ces graves questions économiques s'agitaient entre ces députés au cours de l'hiver 1775-1776, des rumeurs à peine précisées auraient dû les engager à consentir quelques sacrifices. Durant leur séjour à Versailles et à Paris ils avaient eu l'occasion de recueillir des bruits menaçants qui mettaient en danger le point le plus délicat de la prospérité coloniale. Par un rapprochement singulier la situation du régime des colonies dans les premiers mois de 1776 rappelle les conflits de doctrine qui s'élèveront à la fin de 1789. A ces deux époques, sur les difficultés qui mettaient les deux intérêts aux prises se greffait le redoutable problème de la suppression de l'esclavage.

Le 1er avril 1776 Begouen écrivait au Havre : « Vous avez entendu parler, Messieurs, du projet de l'affranchissement des nègres dans nos colonies. Ce projet, quelque étonnant qu'il doive vous sembler, n'en paraît pas moins un chef-d'œuvre à bien des gens dans ce pays-ci, et surtout à MM. les « Economistes », gens très respectables à bien des égards, mais passablement fous sur certaines matières. Le ministre de la marine, excité à cette occasion par des personnes qui lui ont fait sentir qu'il était important qu'il s'expliquât sur la traite des noirs de façon à détruire ces bruits, doit avoir écrit une lettre circulaire dans tous nos ports. Je vous prie, Messieurs, de vouloir bien le plus tôt possible m'en envoyer une copie. Jugez s'il vous sera aisé d'obtenir du contrôleur général (1) les encouragements demandés par nos cahiers pour le commerce des noirs ! »

(1) C'était Turgot.

Tout fous qu'ils parussent à Begouen, les physiocrates l'inquiétaient plus qu'il ne l'avouait ; il revient sur ce sujet dans sa lettre du 6 avril, et sans doute ces quelques jours lui avaient-ils permis de se renseigner plus complètement sur le travail souterrain qu'ils pratiquaient, car cette fois il ne dissimule ni son anxiété ni ses inquiétudes.

Le Comité lui avait envoyé copie de deux lettres de Sartine, avec des annotations, que, dit-il, j'ai « trouvées fort justes. Mais, à vous dire vrai, ces questions, quelque essentielles qu'elles nous paraissent et qu'elles soient en effet, sont absorbées dans ce moment-ci par d'autres plus graves et beaucoup plus importantes pour le commerce. Il y a ici et même dans le gouvernement, — non pas dans les bureaux de la marine, — des idées destructives du commerce et des colonies. Il y a lutte très forte entre gens au-dessus de nous, et l'instant n'est guère favorable pour faire des représentations à M. de Sartine sur sa lettre relativement à l'objet des conférences ».

L'allusion à cette lutte dans le gouvernement s'applique vraisemblablement à Turgot et à son ami Malesherbes. Cependant ils ne paraissent pas avoir envisagé officiellement l'éventualité de la libération des noirs. Toutefois la hardiesse des réformes récentes, les ostensibles relations que le parti philosophique entretenait avec eux, ses objurgations d'aller de l'avant, donnaient facilement corps aux conjectures les plus audacieuses.

Par prudence Begouen procédait par insinuations, redoutant que sa correspondance s'égarât et fût connue de gens dont l'indiscrétion aurait pu lui être préjudiciable. « Je vous ai parlé, écrit-il, du projet extravagant d'affranchir les nègres. Je ne puis vous en dire rien de plus parce que je vous écris et ne vous parle pas (1). »

---

(1) Il ne gardait pas toujours tant de ménagements. Le 18 avril il est plus hardi bien qu'il se maintienne dans une imprécision voulue : « M. de La Coste est un homme qui voit le bien, qui le veut, qui est capable de le faire, mais cela ne dépend point de lui et celui de qui cela dépend est faible au dernier point. D'ailleurs le moment n'est pas favorable pour aucune représentation. Tout est brigue et cabale là-haut ; on n'est occupé que de se soutenir, supplanter, tendre des pièges, les éviter, etc. ; les affaires pendant ce temps vont

Cette réserve ne l'empêchait pas de prémunir les négociants havrais contre l'optimisme où l'éloignement des intrigues de Versailles les entretenait. De nouveau, inlassable, il revenait à son *caveant consules* : « Je vous réitère que tout cela n'est point à présent la chose la plus intéressante, parce qu'il se répand les opinions les plus dangereuses sur le commerce et les colonies. »

Ce fut là un de ces symptômes annonciateurs des grandes convulsions. Le renvoi de Turgot que, malgré ses préventions professionnelles, Begouen estimait fort, survenu le 12 mai, coupa court aux rumeurs qui circulaient dans Versailles. Mais la semence jetée un peu au hasard devait plus tard fructifier. L'avertissement eut pu être mis à profit, car les protagonistes des idées nouvelles n'en faisaient guère mystère.

L'essai de conciliation tenté par Sartine n'eut pas de résultat appréciable. Begouen, en maint passage de sa correspondance, montre bien qu'il n'entretenait à cet égard aucune illusion. Le commerce français obtint bien le droit de porter dans les colonies les bois, les bestiaux et les légumes chargés dans la Louisiane (1) et d'entreposer les tafias (2), mais le point qui lui tenait le plus à cœur, l'interdiction du commerce étranger, ne fut pas obtenu.

Peut-être, avec la continuation de la paix, la situation se fût-elle modifiée dans un sens favorable à ses désirs. La guerre qui éclata en 1778 remit tout en suspens. Lorsque le traité de Versailles couronna notre revanche de la guerre de Sept ans, depuis trois ans Sartine avait quitté le ministère. Au souffle de liberté des États-Unis les doctrines économiques s'étaient affirmées. L'arrêt du 30 août 1784, ouvrant aux étrangers sept ports dans les Antilles, dont trois à Saint-Domingue, consacra le recul du régime prohibitionniste et l'effondrement du monopole commercial.

---

comme elles peuvent. » Quel est le personnage de qui cela dépend ? Ne serait-ce pas le même auquel Turgot, à ce moment, rappelait que c'était la faiblesse qui avait porté la tête de Charles Ier sur l'échafaud ?

(1) Arch. comm. HH 67. Lettre de Sartine, 17 février 1777.

(2) Arch. comm. HH 67. Déclaration du Roi, du 6 mars 1777 et lettre de Sartine du 21 mars.

Cet arrêt, préparé dans les mêmes conditions que le traité de commerce avec l'Angleterre, qui répandit dans la bourgeoisie une persistante irritation, c'est-à-dire à l'insu et en dehors des négociants et des industriels intéressés, provoqua dans les ports un mécontentement qui se traduisit par de véhémentes protestations adressées au gouvernement. Nulle part elles ne furent aussi ardentes qu'en Normandie ; c'est qu'aucune province n'était lésée au même degré, tant dans la navigation active qu'elle entretenait avec les colonies que dans l'écoulement des produits manufacturés provenant surtout de Rouen. En une sentence tranchante comme un couperet la Chambre de commerce de Normandie se fit l'interprète de la conception économique généralement admise en France à l'égard de nos possessions d'outre-mer. « Les colonies, disait-elle, appartiennent à la métropole ; elles ne doivent dépendre que d'elles et ne commercer qu'avec les habitants de la métropole. Ce sont des principes fondamentaux dont il serait très dangereux de s'écarter (1). »

Cette unanimité dans les récriminations fut de nul effet. Il semble d'ailleurs qu'à ce moment critique où le régime, craquelé de toutes parts, ne tient plus debout que par un miracle, le gouvernement s'ingénie à s'aliéner les sympathies des classes laborieuses par une série de mesures mal étudiées, dont quelques-unes étaient peut-être justifiables en théorie pure, mais qui présentaient l'inconvénient de n'être pas appropriées à l'état matériel du pays.

---

(1) *Observations des Syndics de la Chambre de commerce de Normandie sur l'arrêt du Conseil du 30 août 1784.* Rouen, 1785, in-4, 44 p. (p. 13). J'ai déjà eu l'occasion de citer cette opinion, qui contraste d'une façon si marquée avec les aspirations du commerce normand au XVI[e] siècle. C'est qu'à cette époque il ne se trouvait pas du même côté de la barricade. Sur le même sujet les archives communales possèdent (HH 68) : *Itératives observations des négociants du Havre...* s. l. n. d. (sept. 1788, in-4, 16 p. ; *Mémoire des négociants du Havre...* s. l. n. d., in-8, 30 p. ; *Réflexions sur le commerce, la navigation et les colonies*, s. l., 1787, in-4, 64 p. ; *Réponse à la brochure intitulée le Pour et le Contre.* Londres, 1785, in-4, 64 p. ; *Réflexions d'un Vieillard du pays du Médoc...* s. l., 1785, in-4, 52 p. et 2 tableaux ; *Mémoire du Commerce de la Rochelle...* La Rochelle, 1784, in-4, 38 p. ; *Observations des Négociants de Bordeaux...* Paris, 1784, in-8, 72 p. ; *Mémoire des Directeurs de la province de Guyenne...* s. l., 1785, in 4, 52 p.

Les intérêts menacés par l'arrêt du 30 août 1784 s'agitaient encore violemment quand successivement l'arrêt du 14 décembre 1786 relatif au transport des correspondances entre la France et ses colonies, la restauration du privilège de la Compagnie des Indes Orientales et principalement l'entrée en vigueur, en mai 1787, du traité de commerce avec l'Angleterre, conclu l'année précédente, vinrent apporter de nouveaux griefs à un état d'esprit qui certes n'en avait pas besoin. Ce dernier acte surtout déchaîna d'un bout à l'autre du royaume une véritable explosion de colère (1).

Aux colonies le gouvernement n'était pas mieux inspiré. A Saint-Domingue une vive agitation s'était manifestée à la suite de la suppression du Conseil Supérieur du Cap Français et à sa réunion à celui de Port-au-Prince. La première de ces villes, chef-lieu de la province du Nord, qui avait vu les entreprises des boucaniers et s'enorgueillissait d'avoir été le berceau de la colonisation française dans la grande île, n'avait pas vu sans aigreur cette *diminutis capitis*, due au gouverneur, le comte de La Luzerne. Ce sera là la cause des virulentes accusations qui s'élèveront contre lui lorsqu'il occupera le ministère de la marine.

Dès le mois de mai 1787 les correspondants à Saint-Domingue des négociants havrais leur signalaient l'ébranlement politique de la colonie, l'effervescence qui y régnait, les luttes des colons pour la formation des Assemblées coloniales, leur turbulence et leurs prétentions (2). Et à ces motifs d'inquiétude s'ajoutait la propagande de la Société des Amis des noirs, affiliée à celle de Londres, que venait de fonder

---

(1) Roland dans l'*Encyclopédie méthodique*, comparait les effets de ce traité avec ceux de la révocation de l'édit de Nantes ; à la fin de 1788, il y avait plus de 200.000 ouvriers sans travail. Dans les *Observations de la Chambre de commerce de Normandie sur le traité de commerce entre la France et l'Angleterre*, s. l. n. d., in-4, 76 p., celle-ci, s'appuyant sur les résultats d'une enquête faite en Angleterre par deux négociants qu'elle y avait envoyés, se livra à une critique serrée des inconvénients que cet arrangement devait produire. Elle n'eut pas de mal à démontrer que de notre côté nous nous étions laissés duper. (Arch. comm. HH 65).

(2) Ch. Bréard, *Notes sur Saint-Domingue tirées des papiers d'un armateur du Havre (1780-1802)*. Rouen, 1893, in-4, p. 10.

Brissot de Warville. En ces années qui précèdent la Révolution, les principes séculaires sur lesquels reposaient le commerce national et la richesse des colonies étaient battus en brèche au nom d'un idéal philosophique qui n'admettait pas de composition avec le passé et même avec le présent ; les négociants voyaient avec effroi les bases de leur travail mis en question, ébranlées par des attaques chaque jour plus acharnées ; ils croyaient y reconnaître l'effet des intrigues d'une puissance étrangère, désireuse de supprimer la concurrence française et avide d'étendre sa domination sur les restes de notre domaine colonial.

On s'explique qu'à peine la convocation des Etats généraux résolue le commerce ait aspiré à y occuper une place spéciale en vue d'y défendre ses intérêts. Parti de Nantes, le mouvement recueillit l'adhésion générale, mais son étude, la nécessité de s'entendre au préalable afin d'agir d'après des règles communes, prirent quelques mois. Lorsque les requêtes du commerce parvinrent à Versailles, les grandes lignes de l'élection des députés aux Etats étaient déjà arrêtées (1).

Si les revendications du commerce de France ne pouvaient être portées directement devant les représentants de la nation, elles allaient néanmoins trouver place dans l'immense consultation où le pays était appelé à formuler ses aspirations et à dresser le bilan d'un régime qui, faute d'avoir pu se dégager à temps de la gangue du passé, était condamné à disparaître. Le 2 mars 1789, répondant à l'appel de leurs mandataires, cent-quarante-six négociants se réunissaient dans la grande salle de la Bourse, à l'effet d'y rédiger le cahier des doléances destiné à être transmis au bailliage.

Ce cahier, dont la minute est presque en entier de la main de Begouen, avec quelques additions dues à Gentais, le secrétaire du Comité, contient l'expression complète des desiderata havrais, et même du commerce national, les vœux étant les mêmes qui bien souvent avaient été transmis aux pou-

(1) Arch. de la Chambre de commerce. Circulaire du 23 juillet 1788. Voir à ce propos Ph. Barrey, *Projet de représentation commerciale aux Etats généraux de 1789* dans le *Bulletin des Sciences économiques et sociales du Comité des travaux historiques et scientifiques*, année 1912, p. 35-44

voirs publics par les villes industrielles et les ports. Il est trop développé pour trouver place ici. Aussi bien l'intérêt qu'il présente pour le commerce général est-il concentré en quelques articles. Le plus important et de beaucoup résume les principaux griefs des négociants; la façon dont il est rédigé indique clairement qu'il ne traduit pas seulement les vues de la collectivité commerçante havraise mais qu'il a une portée beaucoup plus étendue.

« Nous observons, disaient-ils, que depuis longtemps toutes les places de commerce du royaume en général, et celles du Havre en particulier, ont fait parvenir aux ministres de Sa Majesté leurs plaintes et leurs représentations sur les entraves, les gênes, les impôts directs et indirects qui grèvent le commerce et la navigation.

« Nous avons dit et démontré que l'intérêt général exigeait une autre direction; nous avons prouvé en mainte occasion que ces entraves comprimaient le ressort de l'activité et de l'industrie nationales, qu'elles mettaient un obstacle invincible à leur extension, les retenaient dans les bornes les plus étroites et enlevaient le travail au peuple français pour alimenter à son préjudice et soudoyer l'étranger. Mais nous avons eu la douleur d'être rarement écoutés, et c'est surtout depuis la paix de 1783 qu'ont été portés les coups les plus funestes au commerce et à l'industrie nationales;

« Par l'arrêt du 30 août 1784 qui a ouvert toutes les colonies françaises aux étrangers (1);

« Par l'établissement d'une nouvelle Compagnie des Indes avec privilège exclusif (2);

---

(1) Le 20 novembre 1790, sur un rapport de Grégoire, député du Havre à l'Assemblée du département, celle-ci arrêta d'envoyer à l'Assemblée nationale un vœu formel tendant à la révocation de cet arrêt. (Arch. révol. D[3]28). Le cahier des doléances du tiers état de la ville de Rouen, arrêté le 29 mars 1789, réclamait également, dans son article 58, qu'il fût pourvu par tous les moyens au pouvoir de l'Administration « aux désavantages actuels du traité de commerce fait avec l'Angleterre et à ceux de l'arrêt du Conseil du 30 août 1784 relatif aux colonies ». (Arch. comm. AA 52).

(2) Le 21 mai 1787, à la nouvelle de l'envoi par Nantes et Bordeaux de députés chargés de réclamer à Versailles la suppression du privilège de la Compagnie des Indes, les Représentants du commerce, tant anciens qu'en exercice, désignaient Stanislas Foache afin de se réunir aux députés des au-

« Et par le traité avec l'Angleterre ;

« Trois actes marquants de l'Administration que nous nous faisons un devoir de dénoncer à la nation assemblée comme les causes principales et notoires du déclin des manufactures, de la désertion des ateliers, des faillites nombreuses qui affligent les villes de commerce, le découragement et la misère des peuples condamnés à l'oisiveté, à la nudité et aux horreurs de la faim par le manque et la cessation de travail (1). »

Aucune allusion n'est faite à la traite des noirs et à l'esclavage. Il y a lieu d'en être surpris quand on sait les menées des milieux négrophiles. Cette omission ne s'explique que d'une manière : c'est que le commerce havrais considérait la campagne des Amis des noirs comme une controverse académique à laquelle son caractère impraticable, en regard du bouleversement que sa réalisation eût entraîné, enlevait toute portée positive. Lui donner place dans le cahier des doléances aurait été lui supposer une valeur qu'on lui déniait et aurait au surplus comporté d'indéniables inconvénients.

Le silence du Havre sur ce point particulier de l'organisation coloniale fut imité, à l'exception de Nantes, par tous les ports participant au commerce des Antilles. Au contraire ils sont d'accord sur la continuation du régime prohibitif et la suppression des privilèges. Seules les villes de l'intérieur

---

tres places de commerce et solliciter « la suppression de toutes compagnies privilégiées, qui font la ruine du commerce, ainsi que des concessions en faveur de l'étranger, non moins nuisibles au commerce national, et enfin le redressement des entraves dont ce dernier est surchargé ». (Arch. de la Chambre de commerce, carton 6).

(1) Arch. comm. AA 17. Le cahier des doléances demandait la suppression de l'arrêt de 1784, la révision du traité de commerce avec l'Angleterre, l'attribution des colonies au contrôle général (finances) ou à défaut la création d'un ministère du commerce maritime ayant les colonies dans son ressort, le renvoi des douanes aux extrêmes limites du royaume, la suppression des Compagnies privilégiées, l'établissement de l'entrepôt limité à deux ans, l'admission des sirops et tafias, la réforme de l'administration coloniale, l'abolition de l'impôt représentatif du transport des engagés, l'uniformité des poids et mesures, etc. Le vœu relatif à l'établissement d'un ministère du commerce maritime, qui passa dans le cahier du grand bailliage de Caux, est unique dans les cahiers de 1789. Le tiers état de Beauvais réclama de son côté un ministère du commerce.

prirent position dans la question de l'esclavage, bien que divisées sur l'objectif à poursuivre (1).

Il ne venait certainement pas à la pensée de la majorité des négociants, gens au demeurant fort honorables, très estimés, souvent esprits distingués, qu'il existait une contradiction fondamentale entre l'exercice de la traite et la loi chrétienne, entre l'esclavage et les doctrines philosophiques que beaucoup d'entre eux professaient. Qui le leur eut affirmé les eut laissé incrédules et il n'est pas besoin d'autre preuve que l'acharnement qu'ils apportèrent à défendre ces deux sources de leur fortune. C'est qu'en cela ils sont bien fils de leur époque, qui n'en était pas, — c'est un privilège qu'elle n'a pas gardé seule — à regarder aux illogismes moraux dans ses raisonnements ; c'est aussi qu'habitués à considérer les choses sous un angle pratique ils subordonnent par instinct les élans de leur sentimentalité, s'ils en éprouvent à ce propos, aux intérêts primordiaux du commerce et des colonies.

Pour se justifier ils useront d'un argument de fait difficile à rétorquer, et dont Begouen fera état dans son discours rentré du 8 mars 1790 (2). C'est que la traite, qu'ils proclameront indispensable à la culture coloniale, — et sur ce point l'opinion de la majorité ne variera pas, — même interdite aux Français, n'en continuerait pas moins par des voies détournées, les planteurs ayant toujours la possibilité de se

---

(1) Georges Meunier, *Les questions coloniales dans les cahiers des États généraux de 1789*, dans le *Bulletin des Sciences économiques et sociales du Comité des travaux historiques et scientifiques*, année 1894, p. 231-233.

(2) Les négociants de Bordeaux, dans une adresse à l'Assemblée nationale (Bordeaux, s. l. n. d, in-8), en 1789, adoptèrent un raisonnement différent et n'hésitèrent pas à présenter la traite sous le jour, assurément imprévu, d'une institution humanitaire. « On se tromperait, disaient-ils, si l'on regardait l'Afrique comme l'endroit de la terre où les hommes jouissent le plus de la plénitude de leurs droits naturels ; ils y naissent esclaves pour la plupart ou sont exposés à le devenir par une suite des guerres auxquelles ce pays est continuellement en proie. L'Européen les achète pour les conduire à l'Amérique, et nous croyons pouvoir assurer que ce marché, tout révoltant qu'il paraît, a sauvé et sauve journellement la vie à une multitude de noirs, qui périraient par le fer du vainqueur et que ce dernier épargne parce qu'il sent que la vente qu'il en fait lui donne un bénéfice, tandis que leur mort ne lui en présenterait aucun. »

procurer des nègres en recourant à des intermédiaires étrangers, ce qui augmenterait les bénéfices, la navigation et l'influence de ces derniers au détriment de la métropole. La seule solution logique, et pour eux logique jusqu'à l'absurde, eut consisté dans la suppression radicale de l'esclavage. Mais, outre que les hommes les plus avancés reculaient devant une telle décision (1), ses conséquences politiques apparaissaient si dangereuses que personne n'osait en proposer l'exécution immédiate et sans transition. La Convention le fera, il est vrai, quand la situation se sera profondément modifiée, à un moment où la guerre maritime aura anéanti notre navigation africaine et où l'insurrection sera maîtresse de Saint-Domingue. Le résultat, pour cette colonie, sera désastreux ; elle ne s'est jamais relevée de l'éviction de l'élément blanc et si, un jour que l'on peut prévoir prochain, elle retrouve la prospérité dont elle a joui au XVIII[e] siècle, ce ne sera, selon toute vraisemblance, que sous l'égide du pavillon étoilé.

L'état d'esprit des négociants des ports se rapprochait, avec plus de pondération dans la forme et plus d'équilibre dans le fond, de celui des colons. Comme eux ils s'indignaient des restrictions apportées aux droits individuels, ils réclamaient une participation effective dans la gestion des affaires de l'Etat, l'application intégrale des principes de justice et d'égalité qui allaient trouver leur éloquente expression dans la Déclaration des Droits de l'homme ; en revanche, et par une inconséquence dont ils ne se rendaient évidemment pas compte, ils n'admettaient aucun fléchissement dans la barrière séculaire séparant les blancs des noirs. Et même, bien qu'ils paraissent s'être engagés dans la voie du dogmatisme impénitent plutôt sous la pression des événements que de propos délibéré (2), ils en vinrent à dénier aux sangs-

(1) Par une lettre publiée le 14 décembre 1789 dans le *Journal de Paris* Condorcet, au nom de la Société des Amis des noirs, désavouait l'idée d'avoir voulu demander dans ce moment la suppression de l'esclavage dans nos colonies, tout en annonçant le vœu de l'abolition de la traite. Messieurs les Philosophes raisonnent de cela sans se douter des conséquences, remarquait à ce propos Begouen.

(2) On ne rencontre en effet aucune trace de protestations au cours des trois semaines qui précèdent le décret du 15 mai 1791 relatif à « l'activité »

mêlés libres, mulâtres on quarterons, tout espoir d'accéder à l'électorat sans l'assentiment préalable des colons blancs, leurs irréductibles adversaires.

Quels que fussent les sentiments ostensibles des négociants havrais, beaucoup, parmi les soutiens les plus fervents du régime colonial, professaient des opinions très libérales (1), même très avancées (2), étaient familiers avec les théories des encyclopédistes et ne jugeaient que par Rousseau (3); il est incontestable qu'ils se faisaient une haute idée de l'importance de leur rôle et que, par une conséquence bien humaine, ils aspiraient à occuper dans la société nouvelle un rang en rapport avec la contribution qu'ils apportaient à l'accroissement de la richesse publique.

La classe des négociants et de leurs employés atteignait, relativement à la population de la ville, une proportion remarquablement élevée. Au dénombrement de 1793 sur un

---

des gens de couleur. Doit-on mettre ce silence sur le compte d'une lacune matérielle ou l'imputer à un acquiescement tacite de l'expérience à tenter? c'est ce qu'il n'est pas possible de décider.

(1) En voici un curieux exemple. Pendant les années 1767 et 1768 Begouen avait fait un voyage d'études et d'affaires en Prusse et en Russie. Passant à Kœnisberg, il loue fort la liberté de conscience dont jouissaient les juifs. « On sent bien, dit-il, qu'il n'en peut être autrement sous un Roi tel que celui-ci (Frédéric II), qui pense trop juste sur de pareilles matières pour se priver de bons sujets parce qu'ils ne pensent point tout à fait l'un comme l'autre sur des choses qu'ils n'entendent aucun. » Cette boutade voltairienne ne rappelle-t-elle pas l'ironique définition de la métaphysique ? (Alph. Martin. *Havrais et Russes au XVIII^e siècle*, dans le *Recueil des publications de la Société Havraise d'Études diverses*, 1897, p. 48).

(2) Quelques négociants, non il est vrai des plus importants, prirent une part active aux mesures terroristes. La déesse de la Raison appartenait à l'une des plus notables familles du Havre. A la Restauration, des hommes et des femmes très considérés sous tous les rapports, commirent l'inconvenance de venir se moquer des cérémonies religieuses célébrées dans l'église Notre-Dame. Leur rang social fit hésiter à les poursuivre : on redoutait le scandale. Ils furent moins timorés. Un enfant ayant imité ce qu'il avait vu faire eut les oreilles un peu tirées par le suisse de l'église. Celui-ci, poursuivi par les parents devant le tribunal correctionnel, fut condamné. (Arch. contemporaines, P^1, carton 3, liasse 9, lettre du maire Sery, 15 avril 1817).

(3) Un délégué du Comité des négociants, Charles Lemesle, assistant à Paris, le 26 avril 1774, à la représentation d'*Iphigénie en Aulide*, de Gluck, écrit au Comité qu'un grand nombre de connaisseurs trouvent la musique sublime. Il ajoute : « Enfin Rousseau l'admire ; après une approbation aussi célèbre si on n'applaudit pas par sentiment on doit le faire au moins par vanité. » (Arch. de la Chambre de commerce).

chiffre total à peine supérieur à 20.000 habitants, on relevait 235 négociants, 2 caissiers, 155 commis de négociant et 134 commis sans autre qualification, qu'on ne peut confondre avec les garçons de boutique, au reste peu nombreux, soit en tout 562 personnes (1).

En ce siècle, dans une ville où il n'existait ni aristocratie de naissance ni haut clergé, où les gens de robe des juridictions locales se recrutaient sur place, la bourgeoisie commerçante s'appliquait à se distinguer des autres classes, sans néanmoins établir de démarcation bien tranchée ; ses échelons étaient nombreux, depuis les négociants dont la situation et la parole faisaient autorité, jusqu'aux boutiquiers ne se livrant qu'occasionnellement au commerce en gros, et son renouvellement incessant soit par les capitaines de navires, soit par les commis, soit par l'immigration anglaise et allemande attirée par l'activité du port. Aussi, à part un petit nombre de familles riches où l'entrée était un peu plus difficile, les relations étaient-elles aisées, de bon ton, et la vie agréable.

Pourtant, en certaines occurrences, on sentait le besoin de conserver une ligne de démarcation qui soulignât nettement la différence de situation avec les professions purement « méchaniques ».

L'exemple suivant en témoigne curieusement. Il convient toutefois de ne pas le considérer autrement qu'il mérite ; c'est un cas d'espèce et pour en saisir la portée il faut le placer dans son cadre.

S'il était un assujettissement particulièrement désagréable aux Havrais d'alors, c'était bien le tirage à la milice ; pour l'éviter les échevins avaient recours à tous les moyens imaginables de discussion et d'atermoiement. Ils avaient eu, jusqu'en 1775, la bonne fortune d'en pouvoir exonérer la ville ; cette année, et en dépit des sollicitations les plus instantes, des interventions de divers personnages, ils avaient été forcés de s'incliner. Cela n'avait pas été sans tapage, et

---

(1) Arch. révol. F[1] 25-34. En 1802 ce chiffre était descendu à 337, soit 143 négociants et 162 commis.

le premier tirage de la milice avait été interrompu par suite de manifestations tumultueuses. En vue de se soustraire à cette obligation, les négociants s'étaient adressés à l'intendant de la généralité afin que leurs fils et leurs commis ne fussent pas compris dans le tirage. « Des négociants, pères de famille, s'écriaient-ils, auraient la douleur de voir leurs enfants tirer à la milice ! Peut-on se persuader, Monseigneur, que l'intention du Roi soit de confondre ainsi tous les états et de ne mettre aucune différence entre la condition d'un fils de négociant et celle du domestique de sa maison, et de ranger dans la même classe le mercenaire et celui de la main duquel il tire sa subsistance (1)... » Une requête conçue en ces termes n'accusait pas un sens bien vif de l'égalité.

Elle pouvait cependant invoquer à sa décharge deux circonstances atténuantes. D'abord les troupes qui séjournaient au Havre entretenaient parfois avec les habitants des relations aigres-douces ; de plus leur état physique laissait souvent à désirer. Voltaire, quelque part dans *Candide*, y fait une allusion suffisamment précise pour qu'on y puisse renvoyer. Ensuite, ce qui la justifiait en quelque sorte, c'était le nombre inouï d'exemptions prévues par l'ordonnance du 1er décembre 1774. C'est ainsi que les ouvriers des manufactures des tabacs de Dieppe et du Havre n'étaient pas soumis au tirage, non plus que les maîtres clercs des procureurs, avocats ou notaires, les fils des pourvus d'offices de justice et de finance, les domestiques des ecclésiastiques et des nobles, etc.

En ce qui concerne le préjugé de couleur, il régnait évidemment au Havre tout comme dans les autres ports ; il ne paraît pas qu'il ait entraîné vis-à-vis des nègres autre chose qu'un mépris plus ou moins prononcé. Peut-être ce sentiment ne remontait-il qu'à l'époque où la traite étant entrée dans les mœurs avait amené à considérer la race chamitique comme irrémédiablement inférieure (2). En tout cas

(1) Arch. de la Chambre de commerce, 9 mars 1775.

(2) Au xvie siècle ce sentiment n'était certainement pas accusé. Dans un testament de 1582, un marin havrais, Guillaume de Buffes, écuyer, recommande à sa femme d'entretenir un petit garçon qu'il avait amené du Brésil, de continuer à l'envoyer à l'école pendant trois ans, jusqu'à ce qu'il fut en âge de gagner sa vie. (Tabellionage, 9 janvier 1582).

la classe ouvrière entendait la maintenir à l'écart. Vers le milieu du siècle, un des fils Foache ayant envoyé de Saint-Domingue à son père un nègre pour lui faire apprendre le métier de calfat, les maîtres de cette profession s'étaient obstinément refusés, malgré les remontrances de l'intendant de la marine, à l'engager comme apprenti, uniquement parce qu'il était nègre. L'un d'eux ayant enfin consenti à s'en charger, ses confrères l'avaient menacé de toutes les manières (1).

Les esclaves noirs accompagnant leurs maîtres en France ne pouvaient y pénétrer plus loin que le port de débarquement ; ils restaient au dépôt des noirs du port, considéré comme un prolongement des colonies. Cette assimilation était nécessaire pour conserver leur état de servitude, car la France, qui encourageait l'esclavage dans ses colonies, ne semble pas avoir permis l'aliénation de la liberté individuelle sur son territoire. « Toutes personnes sont franches en ce royaume : si tost qu'un esclave a atteint les marches d'icelui, se faisant baptizer il est affranchi (2). »

Au XVIII[e] siècle cette règle est toujours de droit et elle s'étend même aux infidèles. Un Algérien évadé des galères d'Espagne s'était réfugié à Porto, d'où il s'était embarqué pour le Havre. Il a, écrivait le ministre Praslin, « recouvré sa liberté du moment qu'il s'est trouvé sur la terre de France et il ne peut être réclamé pour raison de son évasion » (3).

Les familles des négociants les plus adonnés au trafic colonial entretenaient quelquefois des domestiques qu'ils avaient affranchis, particulièrement des mulâtresses ; souvent cette liberté était la récompense de leur dévouement (4). On ne

---

(1) Arch. de la marine au Havre, 2 juillet 1751. Il est bon d'ajouter qu'il s'agissait de la corporation la plus indocile du Havre ; les ordres impératifs de la Convention elle-même ne purent modifier ses habitudes restées légendaires encore aujourd'hui.

(2) Antoine Loisel, *Institutes coutumières de la France*, cité par Ch. de La Roncière, *ibid*, IV, p. 80.

(3) Arch. de la marine au Havre, 28 juillet 1766.

(4) Acte de David Chauvel, au nom de la dame de La Croix de Saint-Chéron, de Saint-Domingue, accordant la liberté à sa négresse Clotilde, âgée de 25 ans, de présent au dépôt des noirs du Havre, ayant été embarquée aux Antilles pour servir et avoir soin de la fille de sa maîtresse. (Tribunal de commerce. Registre des insinuations, 4 septembre 1778).

peut donc les taxer d'une dureté de cœur naturelle, ce qui d'ailleurs serait en contradiction avec les preuves multiples de leur bienfaisance en bien des circonstances, mais ils étaient de leur temps, et les sentiments de bienveillance qu'ils accordaient parfois à ces frères de race inférieure ne pouvaient leur faire oublier que leur commerce et leurs richesses reposaient entièrement sur une institution dont ils ne voulaient voir que les côtés mercantiles.

L'agitation soulevée en France par la réunion prochaine des Etats généraux avait eu son écho sur les planteurs qui y résidaient. Bien que le Comité colonial de Paris, dont le siège se trouvait à l'hôtel Massiac, ait sollicité l'attention du gouvernement sur la convenance d'une représentation spéciale des colonies, celui-ci n'avait pas voulu se prononcer et en avait renvoyé l'examen à l'assemblée de la nation.

Les colons passèrent outre. Le Comité colonial procéda à l'élection de ses députés, tandis qu'à Saint-Domingue une minorité agissante l'imitait. Les uns comme les autres revendiquaient une entière autonomie administrative ; tout en s'arrogeant le droit de légiférer sur les intérêts de la métropole ils refusaient à celle-ci le droit d'intervenir dans les leurs sans leur assentiment et même sans leur demande formelle.

Très averti des prétentions des colons en ce qui concernait leurs relations commerciales avec l'étranger, le négoce français pouvait tout craindre de leur influence et de leur habileté à présenter les choses sous un jour qui leur fût favorable. Non sans raison il redoutait les entraînements auxquels les députés élus par les bailliages, en majorité ignorants de ces affaires, enclins à considérer avec méfiance le mécanisme compliqué du commerce maritime (1), pouvaient

(1) Lors de l'élection pour la désignation des députés aux Etats, la représentation havraise avait eu l'occasion de le constater. Costé, notaire, plus tard député aux Cinq Cents, se lamentait sur les préventions des paysans. « Les vues de M. Begouen, qu'ils croient tout entières pour le commerce, les effraient et *bêtement* ils croient le commerce ennemi de l'agriculture et des manufactures... Nous avons éprouvé au travail de la commission de quelle influence sont les paysans et combien peu ils sont aptes à ces opérations. Ils auraient sacrifié et constitution et législation pour un des plus minces articles qui paraissait relatif à la campagne. » (Arch. comm. AA 48).

céder. Puisqu'il n'avait pu obtenir qu'une place lui fût réservée aux Etats généraux, il conçut le projet de constituer en dehors mais à côté d'eux un Comité groupant les délégués des principales villes du royaume, un organisme de renseignements et de combat à la fois, susceptible d'intervenir, au moins à titre consultatif, dans les débats que ne manqueraient pas de soulever les députés coloniaux. C'était, avant la lettre, cette représentation spéciale de l'industrie et de la propriété manufacturière et commerciale que devait réaliser, d'une façon bien éphémère, l'Acte additionnel aux constitutions de l'Empire, du 22 avril 1815.

L'impulsion vint de Montpellier. En février 1789 cette ville demandait s'il ne conviendrait pas de s'occuper de la rédaction d'une mémoire sur les objets utiles à l'industrie et de l'envoi par chaque place d'un député chargé de veiller aux intérêts communs du commerce. Un mois plus tard la Chambre de commerce de la Guyenne communiquait aux ports une proposition analogue.

La mesure parut prématurée et on l'ajourna. Il convenait de voir dans quel esprit les Etats généraux apprécieraient les besoins du commerce, d'attendre leurs premiers actes sur cette question. Les événements se chargèrent de lever rapidement toutes les hésitations. Le danger se révéla quand les députés de Saint-Domingue, élus à Paris et dans la colonie, se solidarisèrent avec les représentants de la nation à la mémorable séance du 20 juin. Aux yeux les moins clairvoyants il devint évident que cette conduite patriotique allait faire admettre par les États des députés nommés sans doute illégalement mais qu'on ne pouvait plus repousser décemment depuis qu'ils n'avaient pas hésité à partager le danger qui avait plané sur l'Assemblée (1).

A peine entrevue, la manœuvre fut dénoncée par Begouen. Il préconisait la nomination de deux députés qui se joindraient, dans quelques semaines, à ceux des autres places de commerce. Immédiatement l'alarme fut donnée par une cir-

(1) Dans sa séance du 8 juillet l'Assemblée nationale admit à siéger six députés de Saint-Domingue, deux de la Martinique et deux de la Guadeloupe.

culaire des Représentants du commerce du Havre en date du 5 juillet et le mouvement, déjà en puissance par les inquiétudes répandues dans les ports, se déclancha.

L'adhésion des ports ne pouvait être douteuse. Nantes envoya ses députés vers le milieu de juillet. Des conférences qu'ils eurent avec Begouen il résulta qu'on devait former un Comité chargé de discuter à l'avance toutes les questions intéressant le commerce, de préparer les matériaux, les renseignements et les mémoires sur toutes les différentes branches d'industrie et de commerce (1).

Le 6 août l'Assemblée générale des négociants désignait deux de ses membres les plus au courant des affaires qu'il s'agissait de traiter, Blanche père (2) et Louis Le Grand, tous deux ayant fait partie à plusieurs reprises du Comité du Havre.

Après quelques réunions préliminaires les députés des places prirent le titre de « Comité général des manufactures et du commerce de France près des Etats généraux ». Quand il fut au complet, il comprit vingt-sept membres représentant seize villes : c'étaient Lefébure, Leguilliez et Guyot pour Paris, Rostagny, Abeille, Greling et La Flèche pour Marseille, Royetet pour Bayonne, Corbin et Béchade-Casaux pour Bordeaux, J.-B. Nairac pour la Rochelle, Mosneron l'aîné et Mosneron de L'Aunay pour Nantes, Puchelberg pour Lorient, Montmeau, Dupont et Deschamps pour Rouen, Quesnel et Bodinier pour Saint-Malo, Blanche et Le Grand pour le Havre, Louis Niel pour Dieppe, Gosselin pour Dunkerque et Lille, Tourmachon pour Lyon, de Bray et Jourdain de l'Eloge pour Amiens, et Lecoq pour Cholet (3).

Dans cette organisation de défense les députés des ports, même en ne comptant pas Rouen, étaient en majorité. Il était donc à prévoir que, malgré la connexité des intérêts

---

(1) Lettre de Begouen, 25 juillet 1789.

(2) Il fut remplacé sur sa demande, le 17 mai 1790, par un négociant du Havre, alors à Paris, Eliézer Homberg.

(3) Cette énumération figure à la fin de l'*Adresse à l'Assemblée nationale sur le privilège exclusif de la Compagnie du Sénégal* (s. l. n. d., in-8, 18 p. Arch. comm. HH. 67). Il se peut que cette composition ait subi quelques changements au cours du fonctionnement du Comité.

du commerce et de l'industrie, ceux dépendant directement du trafic colonial auraient la priorité.

Le Comité ne pouvait fonder d'espérances que sur l'action qu'il pourrait exercer auprès de l'Assemblée nationale. Elle seule représentait un pouvoir organisé et à peu près obéi. Le gouvernement était entièrement dépourvu d'autorité. Une lettre de Blanche et Le Grand indique à quelle point elle était contestée aux colonies; elle souligne également la gravité du danger qui menaçait la tranquillité de nos possessions.

« Le pouvoir de l'administration, écrivaient-ils le 28 août, est nul ; les colons menacent avec une audace sans mesure de se donner des lois et de s'organiser comme il leur conviendra si on ne leur accorde pas ce qu'ils demandent. Ceux qui sont ici élèvent encore leurs prétentions beaucoup plus haut que ceux qui sont à Paris, et il est impossible de prévoir comment on sortira de cette lutte.

« D'un autre côté les Amis des noirs, avec leurs réclamations contre l'esclavage, mettent les colonies et leurs créanciers dans le plus grand danger ou d'y causer une insurrection qui y ferait verser des flots de sang, ou d'un changement de domination si les hommes libres blancs et de couleur ne peuvent former une masse de force suffisante pour contenir les esclaves. »

Les premières escarmouches se livrèrent sur la question de l'introduction des farines étrangères à Saint-Domingue. Heureusement pour le Comité, alors qu'un complet accord lui permettait des démarches influentes et bien coordonnées, la division régnait parmi ses adversaires, les colons installés à Versailles, comprenant les députés admis et leurs suppléants, et les colons de Paris, pour la plus grande partie propriétaires à Saint-Domingue. Avec ceux-ci l'entente paraissait possible, des symptômes conciliateurs y avaient déjà préludé, des réunions s'étaient tenues dans lesquelles des échanges de vue avaient préparé un terrain de transaction (1) lorsque le mémoire des ministres, du 27 octobre,

(1) Le 28 août la Société des colons français de Paris écrivait aux délégués du Havre qu'elle avait résolu de se réunir à toutes les Chambres de com-

vint précipiter ces pourparlers. Le problème de la différence de traitement à appliquer à la métropole et à ses colonies se posait dans toute sa gravité : la Déclaration des Droits de l'homme devait-elle être appliquée sans distinction aux secondes comme à la première ; devait-on au contraire y apporter les tempéraments que comportaient la composition spéciale de leur population, leur climat, la nature de leurs cultures et leur situation géographique. « Ce mémoire, écrivait Begouen, peut et doit conduire à des discussions bien importantes. Je ne serais pas étonné qu'elles entraînassent celle de l'esclavage (1). »

Par contre-coup l'idée maîtresse qui avait donné naissance au Comité du commerce était transformée radicalement. Ce n'était plus pour le maintien du régime protectionniste que la lutte allait s'engager. C'était, suivant l'idée dominante, pour ou contre la conservation de nos colonies. L'union définitive du commerce et des colons se scella par l'intention prêtée à Mirabeau de déposer une motion attaquant la traite des noirs. Elle fut salutaire un moment en empêchant l'Assemblée nationale de se prononcer à la légère sur une question qui renfermait un si formidable inconnu ; elle fut néfaste par la suite, car le commerce y perdit vite son indépendance en présence des objurgations et des menaces à peine déguisées des planteurs. Ses inclinations à l'égalité entre les hommes libres, à quelque couleur qu'ils appartinssent, furent contrariées puis annihilées par les résistances aveugles des colons. Il n'osa pas, et on peut le dire il ne pût pas, en prévision des pertes énormes qu'il croyait conjurer par sa docilité, opposer une digue efficace au déchaînement des passions qui se déchiraient aux Antilles. Il fut entraîné par le torrent et forcé à contre-cœur de suivre le sillage du vaisseau qui le conduisait à sa ruine.

---

merce des villes maritimes et de leur proposer une coalition « qui peut seule produire l'effet salutaire d'éclairer la nation sur l'importance presque incalculable du commerce des colonies et sur la nécessité de proscrire à jamais le système des Amis des noirs qui l'anéantirait ». Elle leur proposait d'assister à ses assemblées « qui ont pour objet la conservation de nos intérêts communs. » (Arch. de la Chambre de commerce).

(1) Arch. comm. D^2 38, 28 octobre 1789.

L'inquiétude provoquée par la campagne des Amis des noirs avait eu de profondes répercussions au Havre. Dès le 13 octobre une pétition, signée de cent quatorze négociants, capitaines de navires et autres citoyens, avait circulé dans le but de réclamer de l'administration communale la convocation immédiate de tous les électeurs « pour la conservation des colonies françaises (1).

Cette manifestation platonique fut accompagnée d'autres qui visaient à atteindre les esprits jusque dans l'Assemblée nationale. Sous le titre : *Précis sur l'importance des colonies et sur la servitude des noirs, suivi d'observations sur la traite des noirs* (2) (le titre est long, mais il est bien dans les habitudes des époques de controverse), un anonyme, qui n'était autre que Begouen, en essaya la justification. Le 15 février 1790 parut une *Lettre de M... à M. Brissot de Warville* (3), par Le Picquier, un des fervents soutiens de la traite au début de la Révolution et qui devait trouver son chemin de Damas dans le décret du 15 mai 1791; enfin, à la même date, une autre lettre sur le même sujet, due à Michel, procureur du Roi à l'Amirauté, adressée aussi à Brissot de Warville sur son adresse à l'Assemblée nationale au nom de la Société des Amis des noirs (4).

Cette levée de presse avait été accompagnée des témoignages d'un mécontentement très caractéristique. La souscription à la contribution patriotique du quart du revenu, décrétée le 6 octobre, avait rencontré une évidente mauvaise volonté chez beaucoup de citoyens intéressés au commerce avec les colonies.

Les propositions de Necker avaient cependant recueilli au Havre une adhésion générale. Les invitations n'avaient pas manqué pour disposer nos compatriotes à favoriser

---

(1) Arch. révol. F^{3} 10. Elle ne fut cependant déposée à la municipalité que le 20 décembre.

(2) In-8, 50 pages.

(3) Le Havre, 1790, in-4, 12 pages.

(4) In-4, 10 pages. Cette référence bibliographique est, ainsi que les deux précédentes, extraite des *Annales du Havre*, de M^{lle} Le Masson Le Golft, qui s'étendent entre le 8 février 1778 et le 26 juin 1790. Ms. de la Bibliothèque de Rouen.

les plans du « restaurateur des finances ». Au lendemain de la foudroyante apostrophe de Mirabeau : « la banqueroute, l'infâme banqueroute, est aux portes de votre honneur et vous délibérez », les délégués du Havre adressaient une pressante exhortation à leurs confrères : « Nous sommes malheureusement arrivés au terme où ce n'est point par des élans stériles de patriotisme que nous pouvons conjurer l'orage; c'est par des effets réels et positifs que la nécessité sollicite et que notre propre intérêt commande impérieusement. Ce n'est point à nos yeux un sacrifice bien grand que celui qu'on nous demande pour conserver le reste de nos propriétés, et nous pouvons même dire notre existence et nos jours. Nous ne saurions trop vous inviter à convoquer le plus tôt possible une assemblée générale de tous les négociants de votre place pour leur peindre avec les couleurs les plus vives le danger de la Patrie et les déterminer à prendre l'engagement de se conformer au décret de l'Assemblée nationale rendu hier et à verser le plus tôt possible leur contribution dans la caisse qui sera ouverte à cet effet (1). »

Cette recommandation fut entendue. Le 7 octobre le commerce havrais prenait la résolution de verser comptant la totalité de ses contributions. Mais les nouvelles inquiétantes reçues de Paris, l'incertitude sur la législation coloniale, refroidirent promptement cet enthousiasme.

Bien que tardivement, les négociants se décidèrent enfin à souscrire à la contribution du quart du revenu; un certain nombre firent des réserves sur la possibilité du versement. Toutefois elles ne sont pas générales et n'affectent pas les plus grosses contributions, celles de Homberg et de Begouen, ce dernier s'engageant à lui seul pour 33.000 livres, ni de Martin et de Stanislas Foache, dont la contribution est de 25.000 livres chacun; pourtant elles sont loin d'être négligeables, puisqu'il s'en rencontre de 5.000, 3.500, 3.000, 2.000 livres, etc.

La réserve varie dans l'expression; elle est invariable quant

(1) Arch. de la Chambre de commerce, 27 septembre 1789.

à la crainte qu'elle trahit (1). C'est Sery, maire du Havre de 1800 à 1821, qui souscrit 300 livres « pourvu toutefois que le commerce d'Amérique soit maintenu dans le régime et système actuels, sur quoi repose toute ma fortune ; autrement je suis ruiné (ainsi que toute la place), et *nemo quod non habet !* (2) » ; c'est Ruellan, l'ancien directeur local des paquebots transatlantiques, qui donne 5.000 livres en déclarant : « le siège de ma fortune étant dans les colonies, il me deviendrait impossible de payer la susdite somme si les noirs étaient déclarés libres ou si la traite était suspendue ou si par suite de l'un ou de l'autre les colonies se détachaient de la métropole et ne voulaient pas payer ce qu'elles doivent (3) ».

Les assurances que reçurent les négociants relativement au maintien de la législation coloniale dissipèrent ces craintes. Un moment ralenties, les déclarations se multiplièrent, bien qu'à quelques-unes, au su et au vu de tout le monde, la sincérité manquât. Au 31 décembre elles s'élevaient à 578.548 livres ; au total elles atteignirent 797.205 l., ce qui était un joli denier pour une ville en somme peu importante comme population (4).

Le décret du 8 mars 1790 fut reçu au Havre avec transport. Le 11 les capitaines de navires faisaient chanter une

---

(1) Begouen, soucieux de la lenteur avec laquelle se faisaient les déclarations, écrivait le 18 décembre à la Municipalité. « Je ne suis pas étonné que les négociants y mettent la réserve de ne pas payer si la traite est abolie, mais ils feraient bien d'ajouter, ce que les personnes qui ne sont point au fait ne conçoivent pas, que l'abolition de la traite leur enlève leur fortune, qui consiste en majeure partie en créances sur les colonies ». (Arch. comm. D⁹ 38).

(2) Arch. révol. G. 97, déclaration 151, 12 décembre 1789.

(3) Arch. révol. G. 97, déclaration 403, 19 décembre 1789. Voir aussi les déclarations, nos 225, 236, 246, 266, 302, 305, 324, 353, 354, 499, 501, 690, 691, etc.

(4) Les taxes révolutionnaires de toute nature produisirent un chiffre très élevé au Havre, malgré l'appauvrissement occasionné par la révolte des noirs et la guerre avec l'Angleterre. En dehors de la contribution patriotique, qui succéda à l'emprunt de trente millions annulé, — il avait produit 178.100 l. du 14 au 28 août, — les dons patriotiques donnèrent 34.274 livres, l'emprunt forcé de l'an II et la contribution extraordinaire de guerre 465.928 livres, les emprunts pour les subsistances, de 1792 à l'an II, 525.000 livres, soit un produit total de 1.822.687 livres.

messe solennelle à l'église de Notre-Dame pour remercier Dieu d'avoir permis que des hommes continuassent à être assimilés à des bêtes de somme.

Cependant cette décision de l'Assemblée nationale ne plut pas à tout le monde; on observa que c'était bien le cas où elle s'était mise en contradiction avec elle-même, puisqu'elle avait déclaré, décrété même, que l'homme était libre (1). Ce n'est qu'une voix discordante dans le concert d'allégresse qui s'entonna au Havre, et probablement aussi dans les autres villes intéressées.

Pour obtenir cet acte législatif, de toutes parts s'était opérée une véritable mobilisation de députés. Les officiers municipaux du Havre s'étaient mis en rapport avec leurs collègues de Rouen, Dieppe, Honfleur, Fécamp, Caen, Granville et Cherbourg, en les engageant à nommer des délégués pour, à l'exemple de ceux de Bordeaux et de Nantes, se réunir et « soutenir auprès de l'Assemblée nationale les grands intérêts de la nation et tâcher, s'il en est temps encore, de sauver la patrie d'une perte entière (2) ».

Le commerce connût alors les enivrements du triomphe; un moment il le crut définitif (3). Il devait bien vite reconnaître qu'il s'était réjoui trop tôt, qu'il n'y avait là qu'une trêve conclue sur une équivoque, l'intention de l'Assemblée nationale ayant été d'écarter les expressions susceptibles de soulever des tempêtes, tout en persistant dans sa volonté bien arrêtée d'étendre les droits électoraux aux citoyens, sans distinction, possédant les qualités requises.

On se rend aisément compte des raisons qui amenèrent et

---

(1) Le Masson Le Golft, *ibid.*, 9 mars 1790.

(2) Arch. révol. D^1 1, 27 février 1790.

(3) Qu'on en juge par ce passage caractéristique d'une lettre émanant d'un délégué de la commune : « Je quitte M. Homberg. Il m'a observé que les députés du commerce et des manufactures de France verraient avec peine qu'on s'obstinât à parler dans l'adresse d'adhésion des nouveaux efforts des Amis des noirs ; toutes les places maritimes ont été d'opinion que l'on devait laisser ramper ce ver, de peur qu'en voulant l'écraser on ne lui fît relever la tête, que le décret lui a nécessairement séparée du corps et sans espoir de réunion. » (Arch. révol. D^2 8, 9 juin 1790).

prolongèrent une situation où les parties en présence nourrissaient des arrières-pensées qu'aucune n'osait avouer. L'Assemblée nationale était prise entre les conceptions égalitaires qu'elle avait solennellement proclamées dans sa Déclaration des Droits, et la préoccupation d'assurer au commerce national et aux colons la sécurité qu'ils réclamaient. Vainement elle multipliera les ménagements littéraires et s'efforcera de persuader les uns et les autres de la droiture et de la pureté de ses intentions, de son sincère désir d'assurer la concorde et l'union. Elle ne fera qu'aviver les ambitions extravagantes des planteurs qui réclameront sans cesse une adhésion à des principes qu'elle ne pouvait reconnaître explicitement. Cette dualité de sentiments donnera une impression d'indécision, alors qu'il n'y aura là que la manifestation d'une excessive tendance à la conciliation, et peut-être aussi l'appréhension des conséquences funestes de résolutions trop catégoriques.

Cette année 1790 fut, pour employer une image un peu ambitieuse, le chant du cygne de la navigation coloniale. Encore finit-elle dans l'inquiétude quand parvint en France la connaissance de la confusion des pouvoirs ou pour parler plus exactement de l'anarchie qui régnait à Saint-Domingue, la tentative des mulâtres, et la révolte ouverte de la Martinique, divisée en deux factions.

D'autre part, il est à présumer que l'intransigeance irréductible des colons blancs à l'égard des gens de couleur nés libres avait dû porter bien des citoyens à modifier leurs opinions précédentes ; elle était en opposition trop flagrante avec les sentiments de la majorité de l'Assemblée nationale, avec l'ardente aspiration de liberté et d'égalité qui emportait le pays vers une démocratisation chaque jour plus accentuée. Il apparaissait comme un geste de prudence élémentaire de réaliser une union qui put contrebalancer la masse énorme des noirs, chez lesquels les idées nouvelles se propageaient. Fâcheusement la dépendance des intérêts du commerce et des colonies était telle qu'elle paralysait toute velléité d'évolution, et faisait adopter toutes les exagérations impolitiques des colons.

Déjà le fossé avait été agrandi entre les blancs et les

mulâtres. Déjouant les précautions inspirées par les députés de Saint-Domingue, qui avaient amené les autorités des ports à interdire la sortie du royaume à tous les gens de couleur, Vincent Ogé avait pu passer aux Antilles et rallier ses partisans. Poursuivi par les troupes, livré par le gouverneur de la partie espagnole de Saint-Domingue, il avait été roué vif. Désormais la séparation était faite entre les deux éléments dont l'entente eût pu sauver la colonie.

C'est au milieu de cette incertitude d'un avenir qui s'annonçait sanglant que l'Assemblée nationale, après des débats d'une violence inouïe, adopta, le 15 mai 1791, l'amendement proposé par Rewbell. Les gens de couleur nés de père et de mère libres étaient admis dans toutes les assemblées paroissiales et coloniales futures, s'ils possédaient les qualités requises.

Après ce vote décisif, qui cependant ne visait en rien l'esclavage, la rupture était accomplie. Avec éclat les députés de Saint-Domingue quittant l'Assemblée se disposaient à prêcher l'insubordination, la résistance aux lois et même l'adoption des mesures séparatistes.

Ce décret provoqua une scission dans l'unanimité jusque-là maintenue chez les adversaires des philanthropes. Lyon (1), la Rochelle (2), mais surtout Bordeaux (3), s'inclinent devant la décision souveraine de l'Assemblée ; Nantes (4) et le Havre (5) au contraire, tout au moins la majorité des négociants (6), s'en tiennent à leurs précédentes déclarations. Elles acquièrent plus de force à la réception des nouvelles des

---

(1) Lettre de la Chambre de commerce de Lyon aux députés extraordinaires de Saint-Domingue, 9 mars 1791.

(2) Lettre de la Chambre de commerce de la Rochelle aux Représentants du commerce, 7 juin 1791.

(3) Lettre des Directeurs du département de la Gironde aux Représentants du commerce, 28 mai 1791.

(4) Lettre des juges et consuls de Nantes à MM. les négociants, au Havre, 15 mars 1791.

(5) Adresse des négociants et capitaines de navires du Havre à l'Assemblée nationale, 26 août 1791, et nombreuses lettres à ce sujet aux Arch. comm. et aux Arch. de la Chambre de Commerce.

(6) Procès-verbal de l'assemblée tenue aux Capucins les 30 et 31 mai, approuvant le décret du 15 mai. Adresse à l'Assemblée nationale, 31 mai.

Antilles, lorsqu'on apprend l'éviction des navires de Bordeaux. L'attitude menaçante des colons et la résolution qui les anime refont un instant l'union entre les intérêts en danger. Frappé à la bourse, Bordeaux, désavouant son approbation au décret (7), jette un appel de détresse auquel répondent comme des échos les cris d'alarme des ports. Une pression désespérée s'exerce sur la Constituante, à la veille de l'achèvement de ses travaux. Étourdie par les clameurs du commerce, effrayée par la révolution qui gronde aux Antilles, ne se sentant plus l'autorité nécessaire pour dominer les événements, elle suspend le 24 septembre l'exécution de son décret. Déjà il est trop tard et l'irréparable est accompli. Le 22 août l'incendie des plantations et le massacre des blancs ont ouvert la guerre servile à Saint-Domingue. Quand la nouvelle en est apportée d'Angleterre (8) la consternation s'étend à tous les ports, les armements sont suspendus, la décadence du commerce colonial est définitivement commencée.

Les négociants havrais ne pouvaient conserver aucune illusion sur la portée et les conséquences de cette catastrophe qui s'abattait sur cette île, qui, pour un grand nombre, avait tant contribué à leur fortune. Elle était l'aboutissant inévitable, on peut même dire logique, des imprudences, des provocations, des fautes et des crimes commis depuis deux ans. Malgré des lueurs passagères d'apaisement auxquelles se raccrocha désespérément le commerce français, en dépit des renseignements désolants qu'il recevait de ses correspondants (1), elle devait aboutir à la destruction de la plus flo-

---

(7) Adresse des citoyens négociants, marchands et capitaines de navires de Bordeaux, 28 août 1791. Bordeaux, in-4, 6 pages.

(8) Le 28 octobre, par paquebot spécial adressé de Londres à la maison Collow frères, Carmichaël et Cie. La nouvelle en avait été connue le 26 octobre en Angleterre par des lettres venues sur la frégate la *Daphné*, qui avait quitté le Cap Français le 25 septembre. En la transmettant le jour même, par courrier spécial, à leurs confrères de Nantes, les Représentants du commerce du Havre s'écriaient : « Voilà donc le vœu barbare des philanthropes accompli, et cette superbe colonie n'est plus ! »

(1) La copie d'un passage d'une lettre datée du Cap Français le 25 septembre, dont l'original a probablement été envoyé aux frères Foache par leur maison du Cap, traduit l'effroi universel répandu par les atrocités ayant accompagné la prise d'armes des noirs. On y rencontre notamment cette vue prophétique, que les événements devaient confirmer : « Suivant moi tout

rissante colonie que la France de l'ancien régime ait connue.

Les agitations de la métropole avaient déplorablement influencé la colonie et contribué à irriter les esprits en exaspérant l'antagonisme entre les colons. Les rivalités politiques qui les dressaient les uns contre les autres, dénoncées aux citoyens du Havre, allaient réagir à leur tour sur la métropole et y ajouter de nouveaux ferments de méfiance, de trouble et de haine.

« Les gens de couleur libres, écrivait le 16 octobre le capitaine Massard, commandant le navire havrais l'*Union*, alors au Cap Français, à ses collègues de la Société des Amis de la Constitution, malgré le concordat qu'ils ont fait avec nous, ne sont pas contents et paraissent n'y pas vouloir tenir. A Léogane, au Port-au-Prince et ailleurs ils sont tous sous les armes et menacent de soulever les ateliers si l'on ne casse pas toutes les municipalités et sociétés populaires. Ils veulent tous le pouvoir exécutif. Ils ont cette idée de commun avec bien d'autres citoyens, qui prévoient les malheurs qu'occasionneront ces assemblées si elles persistent à ne pas se dissoudre. L'esprit le mieux organisé se perd dans ce dédale d'horreurs. C'est un mélange d'aristocratie, de royalisme et de prêtrise indéfinissable. Les ateliers révoltés se battent au nom du Roi qui, disent-ils, les a tous rendus libres ; la calotte, d'un œil serein, jouit au milieu de ces monstres affamés du sang des blancs d'une sûreté inviolable et d'un respect inconcevable. L'Espagnol, spectateur bénévole de nos malheurs, ne se contente pas de repousser avec la plus grande barbarie les tristes victimes de l'incendie qui se retirent sur son territoire, mais fournit encore à ces monstres des instruments et des munitions pour achever notre perte.

« Ne croyez pas, Messieurs, que je vous en impose. Le gouverneur de Saint-Raphaël, petite ville non loin de nos possessions, faisait passer au nègre Jeannot, un des principaux chefs des révoltés, des fusils, de la poudre et des balles.

---

est perdu ; les blancs se retireront à l'Amérique et la colonie restera dans la même situation que Saint-Vincent, quand elle a été possédée par les Caraïbes. » (Arch. révol. F^a 11).

« Ces nouvelles sont constatées par une lettre qu'il écrivait à ce chef de brigands, qu'il traitait de M. Jeannot, lieutenant des armées du Roi, par laquelle il lui marquait que sous peu il recevrait douze barils de poudre et autres menues munitions.

« Le président de cette nation infernale a écrit plusieurs lettres à M. Blanchelande (1), par lesquelles il lui marquait que dans le concordat fait entre les deux couronnes, l'article 9 ne portait pas qu'il dût fournir à la France des secours pour une guerre occasionnée par des divisions d'opinions et des préjugés ridicules d'individus à individus. Voilà, Messieurs, les remerciements de la nation espagnole....

« Ce qu'il y a de plus certain dans tout cela c'est que l'on y voit l'aristocratie, le parti du Roi et surtout le clergé dominer. Tablez là-dessus et agissez en conséquence, sans quoi Saint-Domingue est perdu... (2). »

Si grande que fût la détresse de la colonie on ne pouvait la croire irrémédiable ; on se flattait que cette dure leçon ne serait pas perdue et qu'un compromis définitif entre les blancs et les mulâtres permettrait d'étouffer l'insurrection et de réparer les ruines immenses qu'elle avait causées. On croyait même qu'avec le retour de la tranquillité la traite reprendrait avec d'autant plus d'activité qu'il y aurait de nombreux vides à combler. La Société des Amis de la Constitution, suivant en cela l'exemple de la Municipalité, crut devoir, en vue de hâter cette heure, engager un détachement du 15e régiment d'infanterie (ex-Béarn), envoyé en renfort à Saint-Domingue, à défendre énergiquement les intérêts des blancs.

Cette démarche déplut à certains membres. Elle donna lieu à la très vive protestation ci-après, qui montre à quel diapason les esprits étaient montés. Elle émane d'un citoyen

---

(1) Le comte Rouxel de Blanchelande, gouverneur de Saint-Domingue, mort sur l'échafaud à son retour en France.

(2) Arch. de la Seine-Inférieure. Société populaire du Havre. Massard avait précédemment envoyé une autre lettre relative également au soulèvement des noirs.

de Harfleur, Candon, et est adressée à Chalon (1), président « du club du Havre ».

« J'assistais jeudi dernier à la séance tenue aux Capucins. De ma vie je n'ai entendu autant d'impertinences et de sottises. Si c'est là une société académique, elle se ressent bien du peu de goût et de l'ignorance des belles-lettres qui caractérisent cet endroit. Si vous n'exceptez M. Bailleul (2) c'est un agrégé de marins et de marchands sans principes et sans connaissances, qui tout au plus entendent le vrai intérêt de leur métier (3). Au lieu de tant clabauder contre Gorsas, qui se rira de vos petites fureurs, vous devriez lui savoir gré de redresser vos griefs et de vous démontrer l'énormité des crimes que vous avez commis envers la nation.

« Votre adresse au Roi est un outrage à la patrie parce qu'elle s'éloigne des principes de la Constitution. Il est question de veto et il y était question bien plus de ralliement autour du trône et de constitution monarchique. O ignominie ! de tels hommes étaient-ils faits pour la liberté ? eux qui réclament le despotisme afin de pouvoir plus à leur aise le faire rejaillir sur les peuples d'Afrique. Une adresse au Roi est d'ailleurs un crime de haute trahison lorsqu'elle a pour objet des choses qui ne regardent que le pouvoir législatif.

« Venons à vos adieux au régiment de Béarn. Suborneurs infâmes qui cherchez à égarer par de vains sophismes l'esprit de braves gens qui ne doivent connaître d'autre mission que celle qui leur est donnée et dictée par les décrets nationaux et d'autres ordres à recevoir que ceux de leurs chefs. Vous vous récriez contre l'insubordination et vous la leur soufflez en leur suggérant adroitement vos perfides conseils. A votre avis il faut qu'ils écrasent les gens de couleur pour

---

(1) Fonctionnaire des douanes, nommé en octobre 1792 un des trois régisseurs de la régie des douanes à Paris.

(2) Membre de la Convention l'année suivante.

(3) L'indignation, comme la colère, est mauvaise conseillère. Candon exagérait évidemment. Le haut commerce du Havre, même négrophobe, était plus policé qu'il ne voulait en convenir, et ne lui était certainement pas inférieur, même au point de vue de l'urbanité.

soutenir un misérable préjugé et cela pour complaire à vos vils intérêts.

« Cette couleur, dites-vous, semble être une marque de réprobation de la part de la nature. Imbéciles ! pourquoi vous livrer à la dérision publique par des raisonnements si misérables ?

« Braves soldats qui ne devriez combattre que pour la liberté, vous étiez déjà assez à plaindre d'aller faire un usage tout contraire de vos armes pour étayer la fortune des marchands de chair humaine.

« Mais ce qui est le comble de l'égarement de vos esprits et ce qui vous couvrira à jamais d'infamie, c'est d'avoir osé avancer qu'il est des malheureux en France qui troqueraient leur liberté politique contre le sort des nègres. Quel esprit de vertige vous anime, âmes viles et abjectes ! Est-ce là l'idée que vous avez conçue de notre sainte liberté, qui nous a coûté et nous coûtera encore tant de sacrifices? Proposez donc aux malheureux Français de se vendre à vous pour aller cultiver vos sucres et vos cafés. Je m'en vais moi-même en faire la proposition à l'Assemblée nationale en lui envoyant vos chers adieux au régiment de Béarn. Vous avez l'étourderie et la turpitude de distribuer un tel écrit après que Gorsas, ce digne patriote, vous en fait voir l'indécence. Vous avez donc envie de couvrir de honte votre ville aux yeux de la France? Cet écrit n'est pas avoué du public ; il appartient tout entier à une secte mercantile qui ferait mieux de faire des factures.

« Que je vous reproche encore vos fourberies et vos mensonges en alléguant que les nègres sont plus malheureux dans leur pays qu'en Amérique, où l'on ne pourvoit ni à leurs vêtements, ni à leur nourriture, ni à leur vieillesse. Un homme libre sur un rocher est cent fois plus heureux qu'un esclave couvert d'or. L'esclavage d'ailleurs est injurieux à Dieu et aux hommes comme homicide et comme vol.

« Votre indigne esprit a excité mon indignation. Je la communiquerai à la France entière s'il m'est possible et de législature en législature je déclamerai contre un commerce infâme jusqu'à ce que la nation soit assez affermie pour m'écouter attentivement et pour épargner aux villes mari-

times la honte de vendre des hommes au mépris de l'humanité.

« Plusieurs membres du club ont copie de cette lettre mais, en qualité de président, je vous prie, Monsieur, d'en faire lecture publique au club (1). »

L'anéantissement des industries et des plantations de Saint-Domingue, la destruction des titres de créances, furent fatales au commerce havrais. Les pertes qu'il éprouva, aggravées par la guerre maritime, sont énoncées en détail dans les déclarations produites à l'emprunt forcé de l'an II (2). Les quelques exemples suivants, concernant les négociants y possédant de gros intérêts, se passent de commentaires.

La maison Delahaye, Le Bouis et fils était en perte de 456.279 livres ; la maison Foache frères avait perdu tous ses biens et ses créances à Saint-Domingue et son habitation à la Martinique ; deux de ses navires, échappés à l'incendie du Cap Français, étaient réfugiés à Baltimore (3) ; son actif était de 2.394.973 livres (4) et son passif de 2.974.672 livres. Pierre Viard, planteur à Saint-Domingue, y possédait une exploitation de café estimée 175.846 livres et une créance de 297.840 livres sur une sucrerie ; il ne pouvait supposer qu'il lui en restât quelque chose. Les frères Homberg perdaient aux îles 1.433.000 livres, plus 225.831 livres en 1793, etc. Devant l'énormité de ces chiffres on s'explique la ténacité avec laquelle le commerce havrais s'efforça d'éviter, en faisant litière de ses inclinations philanthropiques, les modifications qui devaient rendre ce désastre inévitable.

Quand le décret de la Convention du 27 juillet 1793 sup-

---

(1) Arch. de la Seine-Inférieure. Société populaire du Havre, 1er janvier 1792.

(2) Arch. révol. G. 116-122. Déclarations individuelles.

(3) Le 9 ventôse an III plusieurs négociants attestaient que Stanislas Foache avait séjourné vingt-deux ans à Saint-Domingue et qu'il y possédait plusieurs exploitations ; que la maison de commerce qu'il avait établie au Cap Français sous la raison sociale St. Foache, P. Morange et Hardivilliers, dont les associés s'étaient retirés à Baltimore, avait continué à fonctionner après son départ et que les désastres qu'il avait essuyés motivaient sa demande de passeport pour les Etats-Unis afin de travailler efficacement au rétablissement de son commerce. (Arch. révol. D^{1} 17).

(4) Dont 1.424.110 livres en marchandises.

prima les primes accordées à l'introduction des noirs, il n'était plus question de traite depuis le début de l'année. Les croisières anglaises, la dévastation de Saint-Domingue, y avaient pratiquement mis fin.

Le 4 février 1794 l'esclavage était aboli (1). Ce ne fut pas une protestation qui s'éleva au Havre, dans cette ville qui en avait été l'un des plus ardents soutiens. L'élite des commerçants était emprisonnée ; ceux épargnés par la proscription, suspects d'ailleurs par le fait même de leur profession et constamment exposés aux délations, qu'ils aient ou non par le passé bénéficié de la traite, n'auraient pu sans risquer leur tête improuver l'acte de la terrible Assemblée. Ce fut par une manifestation de joie, par une de ces fêtes patriotiques qui jetaient sur la misère générale la pompe ostentatoire d'un enthousiasme de commande, que le Havre accueillit la suppression de la barrière légale entre les descendants de Cham et les fils de Japhet. Et comme on met une pierre sur une tombe il n'est pas superflu de reproduire le compte-rendu de la cérémonie qui souligna la rupture entre le Havre d'autrefois et le Havre d'aujourd'hui.

Procès-verbal de la fête civique qui a été célébrée au Havre-Marat (2) *le deuxième décadi de ventôse l'an deuxième de la République française* (*20 mars 1794*), *en mémoire de l'affranchissement des hommes de couleur et de l'anniversaire de l'abolition de la tyrannie.*

Le Conseil général arrêta dans sa séance du 29 pluviôse qu'il serait célébré le décadi suivant une fête civique pour exprimer la satisfaction générale des républicains à l'occasion du décret bienfaisant de la Convention, qui a rendu à leurs frères de couleur la liberté que le despotisme et la soif

(1) Sous le Consulat le sénatus-consulte du 20 avril 1802 et la loi du 1er mai suivant rétablirent l'esclavage et la traite. Six navires havrais partirent alors pour les côtes d'Afrique ; à la reprise des hostilités ils tombèrent tous au pouvoir de l'ennemi. A la Restauration, la traite, interdite par les traités de Paris et de Vienne, se continua cependant d'une façon clandestine. Il semble que certains armateurs havrais n'y soient pas restés étrangers. Consulter à ce propos *La France maritime*, III, p. 368-371 et Arch. contemporaines, F², carton 29, liasse 12, 10 juin 1822.

(2) Nom substitué à celui de Havre-de-Grâce pendant la Terreur.

de l'or leur avaient inhumainement arrachée. Il arrêta aussi que l'anniversaire de la mort du tyran serait rappelé dans cette fête, afin de présenter dans un même tableau le triomphe de la liberté et l'écrasement de la tyrannie.

Le mauvais temps ayant obligé de différer jusqu'au décadi dernier, le cortège est parti cedit jour, à 11 heures du matin, de la place de la Fraternité, pour se rendre au quartier militaire, dans l'ordre suivant :

Un détachement de citoyens armés ouvrait la marche.

Suivaient : 1° La Société populaire marchant sur quatre de front, précédée de sa bannière.

2° Un groupe de vieillards avec une bannière où étaient écrits ces mots : Que nous aurons peu vécu ! le règne de la liberté commence.

3° Une troupe de jeunes citoyens précédés d'une bannière portant cette inscription : Nous grandissons pour la patrie, nous saurons mourir pour elle !

4° Une foule immense de citoyennes vêtues de blanc avec des ceintures tricolores ; l'une d'elle portait une bannière où on lisait ces mots : Et nous aussi nous abhorrons la tyrannie !

5° Une musique militaire exécutant pendant la marche des airs patriotiques.

6° La municipalité et les autres membres du Conseil général de la commune, avec cette légende sur une bannière : Nous ne tromperons point la confiance du peuple !

7° Les officiers généraux et autres composant les états-majors.

8° Un char orné de banderoles aux couleurs nationales et de feuilles de chêne, traîné par six chevaux, sur lequel était assise une femme représentant la déesse de la Liberté. En avant du char on lisait ces mots : Bientôt je ferai le bonheur des deux mondes !

9° Un groupe de cultivateurs et d'artisans de toute espèce, portant chacun un instrument de son travail, suivait le char de la déesse, avec cette légende : Nous la défendrons contre tous ses ennemis ! Au milieu de ce groupe figurait un trophée de machines chimiques représentant le procédé de l'extraction du salpêtre.

10° Les autorités constituées civiles et militaires.

11° Un détachement de volontaires armés.

12° Une voiture, traînée par un cheval aveugle et par quatre ânes richement équipés, portait l'effigie chancelante de la royauté avec tous ses attributs. Différentes idoles de bois, anciens objets d'un culte superstitieux, ayant chacune à la main un livre de mensonge et d'absurdité, environnaient le mannequin royal.

13° Des citoyens et gardes nationaux armés bordaient le cortège de droite et de gauche en forme de haie ; la troupe à cheval fermait la marche.

Arrivé sur la place du quartier militaire dans le plus grand ordre, le cortège s'est d'abord formé en bataillon carré, puis le char de la Liberté, le Conseil général de la commune, la troupe des citoyennes et celle des musiciens ont occupé le centre.

Là était une troupe de citoyens et de citoyennes de couleur rassemblés dans une enceinte en forme de berceau, fermé par des guirlandes de feuilles de lierre figurant les chaînes de l'esclavage. Sur les faces de cette enceinte on lisait cette inscription écrite en gros caractères : Tous les hommes sont frères. Le despotisme distingua les couleurs. La cupidité forgea des chaînes. La Liberté va les rompre à jamais.

Après la lecture du décret la déesse a tendu les bras à nos frères de couleur et leur a donné le baiser fraternel. Les membres du Conseil général les ont accueillis avec les transports d'une joie vraiment républicaine, et au milieu des cris sans cesse répétés de: Vive la Liberté ! Vive l'Egalité ! Vive la Montagne, un citoyen, membre de la Société populaire, a prononcé un discours analogue à la cérémonie. Ensuite la musique a exécuté diverses hymnes patriotiques, après lesquelles le cortège s'est remis en marche dans le même ordre où il était parti, pour se rendre à la place de la Révolution.

Au milieu de cette place était un bûcher destiné à consumer le simulacre impur de la royauté et les hochets du fanatisme. Des milliers de citoyens sans armes étaient rangés autour dans un ordre admirable. Une légère pluie, en accélérant la marche du cortège, a secondé l'impatience des répu-

blicains, déjà trop longtemps fatigués du spectacle odieux du monstre de la tyrannie. Bientôt ils ont eu la satisfaction de le voir précipiter dans les flammes et ses cendres enlevées par le vent aller se perdre dans le gouffre de la Manche. Les cris chéris de : Vive la République ! Périssent tous les tyrans ! se sont fait entendre de toutes parts.

« Ainsi s'est terminée cette fête mémorable, consacrée tout à la fois à l'anéantissement de la tyrannie et des préjugés fanatiques et au triomphe de la liberté et de la raison (1). »

Ph. Barrey.

---

(1) Arch. révol. K 45. Cette fête avait été proposée au Conseil général de la commune par la Société populaire le 29 pluviôse. Son organisation en avait étéconfiée aux notables Beaufils, Le Thuillier et Louis Delavigne (le père du poète) ; le programme fut approuvé le 9 ventôse.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

Préface I

Avant-Propos VII

Introduction. IX

Les Normands au Maroc au XVI^e^ siècle par Ph. Barrey . . 1

Le Havre transatlantique de 1571 a 1610 par Ph. Barrey . 45

Le Havre et la navigation aux Antilles sous l'ancien régime.
La question coloniale en 1789-1791 par Ph. Barrey . . 211

MAYENNE IMPRIMERIE CHARLES COLIN

BINDING SLIP: FEB 15 1963

HF 3555 B37 Barrey, Philippe Augustin Célestin
Le Havre-Maritime du XVIe au XVIIIe siècle

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY